Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 219 (6825) | 10 августа 1936 г., понедельник | ЦЕНА 10 КОП.

Сегодня самолет «АНТ-25» прилетает в Москву.

ВСЯ СТРАНА ВОСТОРЖЕННО ПРИВЕТСТВУЕТ СВОИХ ВЕРНЫХ СЫНОВ, СЛАВНЫХ ГЕРОЕВ, БЕССТРАШНЫХ СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ—ТОВАРИЩЕЙ ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА, БЕЛЯКОВА.



Композиция художника **В. Сварога.** Экипаж самолета «АНТ-25» на приеме в Кремле за несколько дней до начала перелета.

Москва встречает своих героев

Все ближе, ближе к столице чудесная советская птица «АНТ-25». Сегодня она прилетит в Москву. Над аэродромом, откуда Чкалов с удивительным мастерством двадцать один день назад совершил взлет, сегодня вновь появится краснокрылая птица, несущая на себе летчиков-победителей, летчиков-героев Чкалова, Байдукова, Белякова.

С нетерпением ждет своих посланцев, своих героев Москва, построившая самолет «АНТ-25», давшая ему мощное сердце—мотор «АМ-34», который выдержал все испытания долгого и трудного пути. Москва ждет возвращения храбрецов, которым великий Сталин начертал маршрут и чья стальная воля, трезвый ум и львиное сердце позволили блестяще выполнить задание Сталина.

Триумфом встречает Москва тройку смельчаков, своим подвигом умноживших мощь и славу родины. Именно ради этого, только для блага родины летели Чкалов, Байдуков и Беляков в неведомые дали—над безлюдными ледяными пустынями, пробиваясь сквозь пургу и туманы. Не золото маячило перед глазами наших храбрецов, нет! Золото, являющееся основным и единственным стимулом храбрости в капиталистическом мире, у нас, в советской стране, для наших героев перестало быть притягательной силой и мерилом успеха. Не корысть двигала уверенной рукой Чкалова на руле самолета. Им и его товарищами двигала горячая сыновняя любовь к социалистической родине, к своему народу, к партии Ленина—Сталина, которая их воспитала, которая сорвала вериги капитализма со *170-миллионного народа.*

И разве в нашей стране они одни такие—эта тройка отважных? Нет, они только храбрейшие из храбрых. А храбрость, смелость, героизм—это дух и стиль всего советского народа, которому неведомы страх, уныние, растерянность—ни перед стихиями природы, ни перед силой и кознями врагов. Сегодня, когда сотни тысяч трудящихся столицы встречают Чкалова, Байдукова, Белякова, в груди каждого советского гражданина подымается чувство гордости за свою страну, растет святое чувство советского патриотизма, святое чувство непобедимости социализма и готовности всю жизнь и всю кровь свою отдать для этой победы.

Совсем недавно дерзкой мечтой могли счесть идею перелета по маршруту «АНТ-25». Но маршрут этот был начертан Сталиным, и перелет был совершен. Не бахвальством звучат слова Чкалова после этого перелета: «Нет границ для нашего воздушного флота. Когда потребуется,—мы сможем пролететь всюду». Эта уверенность покоится и на том, что люди нашей родины—бесстрашные люди, и на том, что советская техника уже достигла высокого уровня. Советский конструктор А. Н. Туполев дал своей родине «АНТ-25», советский конструктор Александр Александрович Микулин дал родине блестящий авиамотор, безотказно работавший все 56 часов героического беспосадочного перелета. Советская промышленность дала нашей авиации уже многие высокие марки самолетов и моторов, на которых летчики наши ставят рекорды. Перелет по сталинскому маршруту есть победа нашей авиапромышленности и вместе с тем требование к ней: давать все новые, все лучшие самолеты и моторы, чтобы наши гордые соколы летали дальше всех, выше всех, быстрее всех!

Все мировые авиационные рекорды должны быть прочно в наших, советских руках. И рекорды высоты, и рекорды дальности, и рекорды скорости. Для этого необходимо, чтобы сотни и тысячи новых чудесных стальных птиц произвела наша промышленность, так же любовно отделывая каждую деталь, каждую мелочь, как любовно делали стахановцы детали самолета «АНТ-25» и мотора «АМ-34». Необходимо, чтобы новые тысячи и десятки тысяч лучшей советской молодежи сели за руль самолета, воспитали в себе качества лучших наших летчиков—Героев Советского Союза. Вместе с нашими героями-пограничниками, танкистами, кавалеристами, артиллеристами, моряками они составят непобедимую армию обороны социализма.

Сегодня столица украсится флагами, сегодня праздник Москвы и всего Союза. Москва принимает в свои об'ятия любимых сынов родины, к каждому шагу которых в последние декады приковано было внимание десятков миллионов людей. Москва принимает в свои об'ятия отважных сталинских питомцев, заслуживших высшую награду СССР и честь привета Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ворошилова, Жданова: «*Гордимся вашим мужеством*, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством». Эту гордость разделяют вся столица и весь советский народ, видящий, как сталинская путевка стала в руках отважных летчиков силой, повелевающей стихиями и укрощающей стихии.

Героев встречает Москва цветами и бодрой песней. В цветах этих — символ юности и жизнерадостности нашей страны, символ обновления жизни под жаркими лучами социализма. В бодрой песне детей и взрослых, на устах которых имена Чкалова, Байдукова и Белякова, — знак почета и привета тем, кто сказку сделал былью, кто личным примером показывает миру, что для советских людей нет непреодолимых высот и широт, нет недоступных пространств и неприступных крепостей. В этой встрече — символ бодрого сталинского времени, в *которое мы живем, которое* только и могло вырастить когорту героев.

На нашем пути к коммунизму будет еще немало помех и трудностей, немало и лобовых атак врага, и попыток удара в спину. Но величайшим оптимизмом проникнут весь наш народ. Река истории вспять не течет. Нельзя сломить советский народ, летящий на сталинских крыльях! Нельзя сломить силы народа, который по сталинским маршрутам покоряет песчаные и ледяные пустыни, возводит социалистические заводы и дворцы. Нельзя сломить волю народа, который воспитал таких людей, как наши герои Чкалов, Байдуков, Беляков.

На последнем этапе перелета в Москву рассказ о своих переживаниях летчики-герои заканчивают благодарностью Сталину, приветствием родине-матери: «Спасибо тебе, великая страна!» И ответным многомиллионным эхом несется по всей советской земле:

Спасибо вам, храбрецы-летчики, сталинские питомцы, показавшие образец советского героизма!

Вождю народов—вдохновителю и организатору побед социализма *Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ*

Перелет «АНТ-25» перед лицом всего мира покрыл неувядаемой славой советскую авиацию, героев-летчиков и вписал новую величественную страницу в историю наших побед.

Сталинский маршрут — блестящее доказательство подлинной отваги, мужества и беззаветной преданности своей великой социалистической родине людей сталинской эпохи и больших успехов нашей авиационной техники и промышленности. За этой победой последуют еще и еще более величественные победы. Нет предела инициативе и упорству граждан великого Советского Союза, вдохновляемых на борьбу своим любимым и мудрым вождем.

Мы горды и счастливы сознанием того, что «АНТ-25» построен нами по личному заданию товарища Сталина.

Машина выдержала серьезнейшие испытания и в суровых условиях Арктики, преодолела большие трудности перелета, ибо в каждой заклепке, в каждом листе металла, в каждом приборе и винтике заложена великая любовь к зодчему счастья и радости, могущества и силы страны Советов — великому Сталину.

Мы гордимся победой, но помним указания вождя — не зазнаваться, не успокаиваться на достигнутом.

Мы будем упорно овладевать техникой и дадим стране еще лучшие самолеты. Они будут летать дальше, выше и быстрее на страх врагам, на радость нашей великой социалистической родине.

Слава тому, с чьим именем связана каждая новая победа советской страны, слава великому Сталину!

Слава доблестной родине, воспитавшей отважных сынов — *Героев Советского Союза!*

Обсуждено и принято на общих собраниях цехов и отделов Центрального аэро-гидродинамического института (ЦАГИ).

Дорогой товарищ СТАЛИН!

В радостный день, когда красная столица и с нею вся наша великая советская страна встречает лучших своих сынов—Героев Советского Союза, закончивших героический беспосадочный полет через Арктику, на расстоянии, равном четверти экватора,—дружная семья *летчиков-испытателей пламенно* приветствует Вас, творца и вдохновителя замечательных побед и подвигов советской авиации.

Мы счастливы и горды, что нашим товарищам Валерию Чкалову, Георгию Байдукову вместе со штурманом Александром Беляковым, повседневно разделявшим с нами будни летно-испытательной работы,—Вы доверили осуществление этого перелета. Мы счастливы и горды, что наши товарищи оправдали Ваше доверие и героически завершили Сталинский маршрут.

Трудно было подобрать более надежный и опытный экипаж. Мужество, отвага, выдержка, хладнокровие, настойчивость, проявленные экипажем в перелете, вырабатывались годами в процессе испытаний новых самолетов оригинальных конструкций, когда летчикам приходится все время быть на-чеку, быть готовыми к любым неожиданностям. Чкалов, Байдуков, Беляков концентрируют в себе лучшие качества советских пилотов, и все мы будем стремиться водить самолеты так же, как и они.

Мы, летчики-испытатели, значительная часть которых прошла суровую школу гражданской войны и многие годы летно-испытательной работы,—заверяем Вас, товарищ Сталин, что каждый из нас будет счастлив выполнить любое задание партии и правительства, по любому новому Сталинскому маршруту, каким бы сложным *и трудным он ни был, в любом полете*—высотном, дальнем, скоростном.

Крупными победами встречают в этом году советские летчики 18 августа—день авиации. Беспримерный перелет Чкалова, Байдукова и Белякова, рекорды Коккинаки. Эти рекорды завоеваны летчиками-испытателями. Мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что приложим все силы, всю свою энергию, все свое мастерство к тому, чтобы все мировые рекорды были нашими, *принадлежали любимой нами* социалистической родине. Нет таких трудностей, которых бы не преодолели советские летчики.

Мы знаем,—работа наша серьезна и ответственна. И заверяем Вас, товарищ Сталин, что мы будем работать так, чтобы наша армия получила надежные, проверенные *боевые корабли — бомбардировщики*, штурмовики, истребители и разведчики, чтобы наша транспортная авиация получила удобные, надежные самолеты, отвечающие требованиям эксплоатации на гигантских воздушных магистралях нашей страны.

Если же враг попытается напасть на нашу родину, то мы вместе со всей огромной армией советских летчиков преодолеем любые маршруты, чтобы настигнуть, разгромить и уничтожить наших врагов.

Дорогой товарищ Сталин! В счастливый для нас день встречи с нашими товарища*ми Чкаловым*, Байдуковым, Беляковым мы горячо благодарим Вас за то внимание, теплоту, которыми окружаете Вы всех нас, всю авиацию.

ЛЕТЧИКИ-ИСПЫТАТЕЛИ:

М. Алексеев, П. Алексеев, И. Баранов, Борисов, Васов, Герой Советского Союза М. Громов, М. Гаранин, А. Давыдов, М. Давыдов, заслуженный летчик А. Екатов, В. Жарновский, А. Жуков, Ишханов, И. Калинин, Н. Кастанаев, Б. Ковалев, И. Козлов, В. Коккинаки, С. Корзинщиков, заслуженный летчик Я. Моисеев, П. Моисеенко, Ю. Пионтковский, Н. Попов, В. Рыбушкин, Я. Садовский, Селивачев, А. Туманский, А. Чернавский, Л. Юнгмейстер.

ПРИВЕТ ПОКОРИТЕЛЯМ ВОЗДУШНЫХ ПРОСТРАНСТВ!

Покорителям воздушных пространств, Героям Советского Союза Чкалову, Байдукову и Белякову пламенный привет. Совершив беспримерный в истории авиации перелет по Сталинскому маршруту, советские летчики доказали, что они являются подлинными большевиками, достойными своего великого вождя Сталина, достойными своей социалистической родины.

М. КАЛИНИН.

На пути в Москву

«АНТ-25» ВЫЛЕТЕЛ ИЗ ОМСКА

ОМСК, 10 августа. **(Молния ТАСС). Сегодня, в 2 часа 38 минут по московскому времени, «АНТ-25» стартовал с омского аэродрома и взял курс на Москву.**

Беспосадочный перелет Москва—Париж

ПАРИЖ, 9 августа. (ТАСС). Французский летчик Андрэ Жапи вчера возвратился из Москвы, снизившись в 17 ч. 45 м. на аэродром в Ле Бурже.

Газеты указывают, что Жапи покрыл в беспосадочном полете 2.575 км, отделяющих Москву от Парижа, в 9 час. 55 минут.

В НАРКОМИНДЕЛЕ

9 августа Поверенный в делах Японии г. Сако посетил Заместителя Народного Комиссара по Иностранным делам т. Б. С. Стомонякова и по поручению японского правительства заявил, что дознание, проведенное японскими властями среди капитанов пяти японских рыболовных шхун: «Тайрю-Мару», «Хамадзен-Мару» № 8, «Катохиро-Мару», «Кайкоку-Мару» и «Акацеи-Мару», задержанных 26—29 июня с. г. советскими пограничными властями у берегов Камчатки и приговоренных 7 июля народным судом в Петропавловске-на-Камчатке к уплате различных штрафов, установило, что все пять шхун были задержаны советскими пограничными властями вне территориальных вод СССР. Несмотря на то, что капитаны шхун заявили обо всем этом перед советским судом, они были осуждены за нарушение советских территориальных вод. Японское правительство считает эти меры советской стороны неправильными и просит, чтобы советское правительство дало местным властям такие инструкции, которые сделали бы невозможным повторение подобных случаев в будущем.

Тов. Стомоняков ответил, что незаконные действия названных японских шхун в советских территориальных водах были точно установлены народным судом в Петропавловске-на-Камчатке и что, поскольку имеется *вошедший* в силу приговор суда, он мог бы отклонить дискуссию по этому вопросу. Однако, в интересах отношений между обеими странами, он считает полезным раз'яснить г. Сако фактическую сторону дела, установленную судом и полностью опровергающую результаты дознания, произведенного японскими властями среди капитанов упомянутых шхун. Все пять шхун были задержаны в пределах трехмильной зоны, при чем некоторые из них весьма близко от берега, в частности, шхуна «Хамадзен-Мару» в расстоянии только 0,3 мили от советского берега, а шхуна «Кайкоку-Мару» в 1½ милях от берега. При задержании шхуны «Акацеи-Мару» в расстоянии 2 миль от берега было установлено, что на карте шхуны самим капитаном было отмечено это местонахождение шхуны, из чего явствует, что он совершенно сознательно ловил рыбу в советских водах. На шхунах «Хамадзен-Мару», «Тайрю-Мару» и «Кайкоку-Мару» в момент задержания было найдено значительное количество свежевыловленной рыбы. Заявление, что будто бы шхуны «Кайкоку-Мару» и «Катохиро-Мару» вследствие тумана и повреждения машин стояли в момент задержания на якоре, вне трехмильной зоны, опровергается тем, что никакого тумана во время задержания не было, и что шхуна «Катохиро-Мару» при ее задержании в течение получаса убегала от быстроходного катера советской пограничной охраны, а шхуна «Кайкоку-Мару» вслед за ее освобождением после суда ушла на своих моторах, без чужой помощи. Все эти факты были установлены судом, и капитаны всех задержанных шхун признали себя виновными в незаконном заходе и ловле рыбы в советских водах.

Тов. Стомоняков отклонил демарш японского правительства в виду его очевидной необоснованности и со своей стороны, напомнив протест, заявленный им японскому послу г. Ота 3 июля, просил г. Сако принять меры к прекращению дальнейших незаконных заходов японских рыболовных шхун в советские воды, что приводит к ненужным и нежелательным осложнениям между обеими странами. (ТАСС).

Майор И. Т. СПИРИН,

ЛЕТЧИК-ШТУРМАН

Полет в облаках

Люди, не искушенные в авиации, привыкли *сравнивать летчиков с птицами.* Но летчики уже давно оставили птиц позади. Сегодня человек может передвигаться со скоростью до 500 километров в час, производить сложнейшие эволюции, подыматься на огромные высоты, чего не может делать птица. Человек пролетает большие пространства в облаках вслепую, птица долгое время в облаках летать не может.

На заре эпохи слепых полетов мы делали такой опыт: брали на самолет голубей, завязывали им головы шелковыми мешочками и бросали с самолета. Как правило, они разбивались, не умея установить равновесия и опуститься на землю. Падали они разно: одни голуби шли по крутой спирали, другие входили в штопор, третьи парашютировали и затем с большой силой ударялись о землю.

Одно время и летчики уподоблялись этим голубям с завязанной головкой,—они также не умели летать вслепую. Их страшили облака и туманы. Попав в облака, они часто вываливались оттуда с разрушенными крыльями и разбивались. В связи с этим среди летчиков была в ходу «теория» о том, что летать в облаках невозможно, что в большом кучевом облаке есть будто бы что-то такое, с чем летчику справиться невозможно. Иные заявляли, что полеты в облаках — область не изученная; чтобы ее изучить, говорили они, надо летать в облаках, а так как летать в облаках нельзя, то и изучить эту область нельзя. Следовательно, утверждали они, вопрос отпадает. Была и другая «теория», не менее вредная, чем первая. Ее защитники заявляли, что летать в облаках можно, но для этого необходимо воспитывать у летчиков какое-то особое чутье птицы.

Жизнь опрокинула все эти теории и теорийки. Советские летчики одними из первых в мире поставили и по-большевистски разрешили задачу полета в любых условиях, при любой погоде и на большие расстояния. Этого требовала наша великая страна с ее необ'ятными пространствами, равных которым по размерам и по разнообразию климатических условий нет в мире. Для того, чтобы летать куда угодно и независимо от погоды, нужно иметь какие-то особые приемы и систему пилотажа.

Нам нужно было летать в Мурманск, на Землю Франца-Иосифа, на остров Врангеля, во Владивосток, Читу, Ташкент, Термез, Тифлис, Одессу. Надо было летать над Арктикой, над знойными песками Кара-Кумов и Кзыл-Кумов, дальневосточными сопками, тайгой, горными хребтами Средней Азии, над большими пространствами советских морей. Вот откуда мы получили толчок. Большевистское упорство и исключительные условия, которые обеспечила новаторам авиации советская власть, позволили добиться больших успехов в этом новом и нужном деле.

Перелет Чкалова, Байдукова и Белякова замечателен тем, что они впервые проходили на таком большом расстоянии за полярным кругом. Особенно сложен этот перелет в штурманском отношении. После того как самолет отделяется от материка, задача штурмана резко осложняется. В этом случае визуальная ориентировка (то-есть путем сличения карты с местностью) вообще невозможна. Карта есть, но на карте—однообразная поверхность, изображающая море, и координатная сетка.

Вести самолет при таких условиях ориентировки—очень большое искусство. Причем в этом полете положение усугублялось очень плохой погодой. О простейших способах ориентировки нечего было и думать, ибо самолет шел в облаках. Нельзя было воспользоваться и астрономией, ибо в облаках никаких светил не видно. Поэтому все внимание экипажа было обращено на *радиоориентировку* и на *исчисление пути*, пользуясь элементами навигации, определенными ранее, до вхождения в облака.

Маршрут перелета вообще крайне труден для ориентировки. По существу он распадается на три этапа. Первый—от Баренцова моря до острова Виктории и от Виктории до бухты Тикси. Карта тут бесполезна, ибо полет совершался над Ледовитым океаном с торосистыми льдами. При хорошей погоде эти льды дают возможность производить измерения угла сноса и путевой *скорости. Но в данном случае экипаж*, попав в полосу циклона, был лишен и этой возможности.

Путь от бухты Тикси до Охотского моря *самолет прошел над материком. Но ориентироваться* здесь было отнюдь не легче, чем над Ледовитым океаном. Малонаселенная и неисследованная местность, весьма *бедная ориентирами, очень слабо отражена на картах.* Большое несоответствие карт с местностью лишь путает и сбивает штурмана. Помимо всего, Колымский хребет, над которым пролетел самолет, совершенно не изучен, по сути дела до сих пор неизвестны даже высоты его вершин.

Наиболее сложным был, пожалуй, полет над *Охотским морем. В это время* года в Охотском море всегда бывают туманы. Вообще это море — какой-то бурлящий котел.

Экипаж «АНТ-25» попал в этом районе в наиболее худшие условия из всех возможных. Он летел под дождем, в болтанке, на низкой высоте, в густом тумане и в довершение всего под конец самолет начал обледеневать.

И несмотря ни на что, экипаж блестяще справился с поставленным заданием. Как штурман, я должен сказать, что это был замечательный перелет. Он был труднейшим экзаменом для советских летчиков, советских штурманов и советских самолетов. И он оказался торжеством штурманской дисциплины и слепых полетов.

Эффективной работа воздушного флота может быть только тогда, когда самолет умеет спрятаться от противника, притти к цели скрыто, незаметно. А укрыться от противника в воздухе можно только или темной ночью, или в облаках, или в тумане. Правда, ночной полет нельзя вообще назвать полетом вслепую, но в боевой обстановке, когда противник погасит все огни, он нисколько не отличается от слепого полета.

В военное время летчик, кроме стихийных атмосферных явлений, имеет еще двух противников. Один противник бьет с земли — артиллерия, другой противник бьет с воздуха — истребители. Если самолет забрался на большую высоту и артиллерия его не достанет, то достанет истребитель. Единственное спасение — спрятаться в облаках. Никакой истребитель никогда не полезет в облака за разведчиком или за бомбовозом, ибо он их там не найдет и не увидит. Естественно, что эти соображения также сыграли свою роль в усилении интереса работников авиации к технике полета в облаках.

Советские летчики победили неверие в полет по приборам. Советские конструкторы создали замечательные навигационные приборы. От коротких, в две—три минуты, и ненадежных полетов в облаках с помощью этих приборов мы дошли до слепых полетов на тысячи километров.

Блестящий перелет самолета «АНТ-25» и целая серия других перелетов и полетов четко и красочно свидетельствуют о том, что, невзирая на погоду, мы можем совершать полеты на любое расстояние и преодолевать любое пространство.

Перед последним этапом

(От специального корреспондента «Правды»)

ОМСК, 9 августа. **(По телеграфу).** Завтра «АНТ-25» начинает заключительный этап своего перелета. Сегодня у Героев Советского Союза день отдыха. Но отдохнуть экипажу так и не удалось! Александр Беляков с утра занялся изучением маршрута. Путь от Омска до Москвы знаком штурману, он полетит здесь не впервые. Однако расстояние велико, надо правильно рассчитать время вылета, чтобы появиться над столицей ровно в 5 часов вечера. Беляков еще раз подсчитал расстояние по карте:

— 2.267 километров, — сказал штурман, — значит, стартовать надо в два часа утра московского времени.

Обычно сдержанные и спокойные Чкалов, Байдуков и Беляков сегодня с трудом скрывают свое волнение. Завтра—Москва! Герои догадываются, с каким нетерпением ожидает их столица. Об этом говорят десятки красноречивых телеграмм, доставляемых с телеграфа нарочными на дачу в Загородную Рощу, где остановился экипаж.

Как ни стремился секретарь обкома ВКП(б) тов. Булатов оградить героев и дать им возможность отдохнуть — ему это не удалось. Пришли пионеры с цветами, потом женщины—учлеты Омского аэроклуба, делегации железнодорожников, корреспонденты, кинооператоры, фотографы. Байдукова пленили родственники, живущие в Омске. Лишь во второй половине дня он вместе с Чкаловым уехал на предприятия города.

Вечером герои прибыли в часть, которой командует комбриг Зайцев. Здесь экипаж проводит ночь перед стартом. Машина заправлена. На хвосте самолета масляной краской начерчена пунктирная линия: Красноярск—Омск. Осталось соединить на карте чертой Омск и Москву, чтобы замкнуть маршрут протяжением свыше 17.000 километров. Эту черту проложит завтра в воздухе «АНТ-25» и его героический экипаж.

Л. ХВАТ.

Читателям сталинской «Правды»

Утром 10 августа «АНТ-25» стартует заключительный этап перелета — на Москву. Задание провести самолет Сталинским маршрутом выполнено. Мы с радостью возвращаемся домой — в столицу нашей дорогой родины.

Мы готовы к новым завоеваниям необозримых пространств, к новым дальним перелетам.

Правительство и лично товарищ Сталин дали высокую оценку нашей летной работе. Советская печать и в первую очередь «Правда» уделили очень большое внимание перелету. Еще на острове Удд мы читали «Правду» от 21 июля, где описывался наш старт.

Через «Правду» мы благодарим миллионы трудящихся нашей страны, проявившей к нам теплое внимание и заботу.

Экипаж «АНТ-25»: ЧКАЛОВ, БАЙДУКОВ, БЕЛЯКОВ.

Омск, 9 августа 1936 года.
(Передано по телеграфу).

ГЕРОЯМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА— тт. ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ и БЕЛЯКОВУ

Дорогие товарищи!

МК и МГК ВКП(б), Мособлисполком и Моссовет от имени большевиков, рабочих, колхозников и трудящихся г. Москвы и Московской области горячо приветствуют вас—мужественных сынов нашей родины и поздравляют вас с успешным завершением беспримерного перелета.

Ваш замечательный перелет по Сталинскому маршруту — новый героический пример мужества, отваги и безграничной преданности нашей родине, партии Ленина—Сталина и великому вождю народа товарищу Сталину.

Ваша победа — победа героического советского народа,— *новая демонстрация мощи советской страны и грозное предостережение ее врагам.*

Вдохновляемые нашим мудрым вождем и учителем товарищем Сталиным, советские летчики покажут новые, достойные великой страны социализма, рекорды и образцы работы советской авиации.

Да здравствует наша родина и ее бесстрашные завоеватели воздушной стихии!

Да здравствует наша непобедимая партия и ее великий вождь товарищ Сталин!

МК и МГК ВКП(б).
МОСОБЛИСПОЛКОМ.
МОССОВЕТ.

Этому полету не было равного в мире

21 день назад на аэродроме, близ Щелкова, был дан старт перелету Чкалова, Байдукова и Белякова. Сегодня Герои Советского Союза возвращаются на этот же аэродром, победно закончив изумительный путь, осуществив задание, данное им товарищем Сталиным.

Это был исключительный полет, намного превосходящий все дальние перелеты, как по прямой, так и по кривой. Перелет «АНТ-25»—это достижение, равного которому не было в истории мировой авиации.

Горячо поздравляю отважных летчиков—соратников по оружию.

М. ГРОМОВ,
Герой Советского Союза.

За процветание нашей прекрасной родины

Горячий привет героическому экипажу «АНТ-25», победителям воздушной стихии, с триумфом возвращающимся в родную Москву,— товарищам Чкалову, Байдукову и Белякову.

Ваш перелет—яркое свидетельство мощи нашей великой родины, ее огромного технического прогресса, могущества нашей авиации, роста ее кадров конструкторов, инженеров, техников, рабочих.

В этих кадрах, созданных ленинской партией во главе с мудрым Сталиным,— залог наших дальнейших побед в борьбе за овладение высотами техники, за процветание нашей прекрасной страны социализма.

А. ТУПОЛЕВ.

С. ДИКОВСКИЙ

Точный расчет

Циклон, туманы и ливни остались позади. Героям советской страны уже не понадобятся ни резиновая лодка, ни аварийный запас продовольствия, ни аптечка, упакованная заботливыми руками доктора Трофимука.

Одолев четверть окружности земного шара, самолет опустился на морской остров.

Во время схватки с циклоном трое отважных сказали по радио: «Мы убедились сегодня в коварности Арктики, какие трудности она несет. Неуклонно выполняем сталинское задание. Трудности нас не пугают».

Когда Герои советской страны вернутся в Москву, они расскажут подробнее о жестокой борьбе со стихией. Но и сегодня из дневников и первых рассказов экипажа видно, что полет был рекордным не только по дальности, но и по трудностям.

Люди, никогда не летавшие в Арктике, в течение 56 часов 20 минут встретили почти все препятствия, которыми располагает Север. До того, как «АНТ-25» выбрался к Северному Ледовитому океану, самым серьезным противником экипажа была тяжесть. *Над тайгой и тундрой летели* 11 тонн бензина и тончайших металлических конструкций. Летели на разных высотах, в облаках и под облаками, при разных температурах и *силе ветра*, а мотор работал, как на стенде.

В метеосводках сказано просто: «туманы и осадки в районе Северной Земли и моря Лаптевых». В полете было сложнее: рывки ветра, особенно опасные для огромных крыльев-цистерн; многоярусные облака и туманы, одинаково бескрайние и вдаль и ввысь; изредка в облаках открываются колодцы, и тогда летчики видят темную воду — дно арктической кухни дождей и туманов.

Карты отложены. Пять часов, вздрагивая от ударов шквала, самолет висит во мгле. И все это время экипаж наблюдает только за стрелками приборов, верит только гирокомпасу, авиагоризонту, хронометру, только показателям высоты, скорости, поворотов, только радиомаякам.

Более тысячи километров маршрута над океаном экипаж пролетел вслепую. Циклон заставил самолет *итти обходным путем*, но так точны были приборы и опытен штурман, что, летя впервые над Арктикой, пилоты не сбились с пути.

Когда на высоте 4.700 метров самолет проходил над горными хребтами Якутии, светило солнце. Точно желая показать опасность полета, природа на несколько часов *открыла перед смельчаками снежные пики* незнакомых пустынных гор. Карты этой местности были неточны. Даже бывалые полярные летчики могли бы потерять ориентировку *в этом грозном лабиринте.* Экипаж «АНТ-25» ориентировки не потерял. Математически точно по заданному маршруту самолет вышел к Петропавловску-на-Камчатке.

Здесь начиналось Охотское море — вечно кипящий котел.

На охотском побережье деревья стоят, вытянув сучья в сторону материка, точно повернувшись спиной к беспощадному ветру. Остовы океанских пароходов и рыбачьих лодок, выброшенных штормами, лежат на побережье Татарского пролива и Охотского моря. Впрочем, моря летчики так и не увидели. Они шли над облаками.

Море показалось под колесами машины только в Татарском проливе. Многие пилоты, летающие на сухопутных самолетах, предпочитают рассматривать воду с несколько большей высоты. Экипажу «АНТ-25» нельзя было выбирать. Ливень придавил машину к поверхности пролива и залил стекла кабины.

Затем машина обледенела. Веря в приборы и могучий мотор, летчики готовы были лететь дальше, и только приказ Орджоникидзе заставил Чкалова на 57-м часе полета опуститься на остров Удд.

Мы знаем много примеров летного героизма. Когда наши военные летчики поднимались на бомбежку белых, неизвестно, что было опаснее для летчиков — пулеметы противника или мотор собственного самолета. Наши летчики садились на льдины, пролетали над горами Памира, поднимались в стратосферу, испытывали жару и холод, ливни и снег. Но до сих пор никто еще не верил машинам и приборам так искренне и глубоко, как экипаж самолета «АНТ-25». Водопьянов, Слепнев, Леваневский, Молоков, Доронин, Галышев, Фарих, Чухновский — люди огромной смелости и летного опыта —осваивали Север шаг за шагом, иногда атакуя, иногда выжидая. Чкалов, Байдуков и Беляков, поднявшись с аэродрома, уже не могли выжидать или выбирать иной маршрут. Нужно обладать особой отвагой, чтобы «с завязанными глазами» лететь в Арктику, где погибло немало смельчаков, смотревших в лицо непогоде открытыми глазами.

Что же это—случай, удача, сопутствующая *отличной машине и героическому экипажу?* Нет. Беспосадочный полет Москва—остров Удд — победа, основанная на точном расчете. Это—триумф «слепого полета», триумф авиационной культуры и освоения Севера.

О том, как готовились мотор, винт, шасси, как подбиралось аварийное снаряжение,—известно. На самолете «АНТ-25» установлено 37 наиболее совершенных приборов. Курс в тумане экипаж держал по гирокомпасу. Радиополукомпас («ЛИР») указывал пилотам отклонение от маршрута. Авиагоризонт, указатели скорости, высоты, поворотов, счетчики оборотов винта, приборы, определяющие температуру масла, расход бензина, позволяли уверенно вести машину среди беспросветной мглы, придерживаясь строго графика.

С лупой в руках инженеры осмотрели перед полетом все ответственные узлы машины. С огромной предосторожностью были залиты в баки экстрабензин и масло «аэроцикл». И вот результат аккуратности и расчета: пролетев 9.374 километра, самолет располагает *бензином еще на* 2.500 километров, т. е. может пролететь без посадки от острова Удд почти до Иркутска.

Если «АНТ-25» представляет опыт наших заводов, то экипаж самолета представляет опыт наших пилотов, умеющих летать в любую погоду, в любой час, в любое время года.

Появись «АНТ-25» году в 1932—1933, успех полета был бы весьма гадателен. Можно не видеть Арктики, но знать ее для летчика обязательно, а в то время Север для нас был полон белых пятен. «АНТ-25» летел в самых холодных, в самых мокрых и самых туманных местах мира, летел над районами, где посадка угрожает аварией (в этом отличие перелета от маршрута Колоса и Росси). И всюду экипаж слышал то сигналы радиомаяков, то голоса арктических друзей, указывающих на приближение циклона, на дождь, на туманы. Еще за несколько дней до полета метеостанции каждые три часа давали сводки о погоде, и восемь раз в день в Москве составлялись карты полета по трассе. Ни на одну минуту страна не теряла из виду свою красную птицу — вестницу народной победы над стихией. Телеграмма, посланная экипажем, через 3—5 минут уже была известна Орджоникидзе. И в самые тяжелые минуты, когда обледенелый самолет в туманах и ливнях шел к намеченной цели, голос вождя товарища Сталина окрылял уставших героев.

«АНТ-25» поставил рекорд дальности и отваги, потому что все, кроме природы, было в порядке.

Спасибо тебе, великая страна!

Мы возвращаемся в Москву. Осталось 15—17 часов полета до того момента, когда наш «АНТ-25» появится над столицей дорогой родины, подготовившей перелет и обеспечившей его успех. Географический четырехугольник Москва — Земля Франца-Иосифа—Петропавловск-на-Камчатке —Хабаровск—Москва замыкается. В дни нашего отдыха на острове Удд и в Хабаровске каждый из нас много передумал и перечувствовал. Мы высказывали свои мысли и чувства на собраниях, где пришлось рассказывать о перелете в беседах с сотнями людей—бойцами, командирами, пограничниками, *рабочими и рыбаками. Хочется* перед возвращением в Москву сказать о том, что переживаем мы, трое летчиков, на долю которых выпало великое счастье *провести самолет по Сталинскому маршруту.*

Возвращение, как и старт, полно ярких, замечательных страниц. В полете над льдами Арктики, над суровыми горными хребтами Якутии, над бурным и туманным Охотским морем, над сопками Забайкалья мы не чувствовали себя одинокими. Мы непрерывно ощущали ласковую руку страны, готовой в минуту *опасности поддержать* нас. Мы знали, что миллионы людей думают о нас, волнуясь, ожидают радиограмм с борта «АНТ-25». Мы были бодры и *уверены в себе.* Эту бодрость вселил в наши сердца Сталин. Великий Сталин дал нам маршрут. Великий Сталин приветствовал экипаж самолета в полете. Мы могли только победить—победить во славу нашей любимой страны, величайшего человека нашей эпохи.

Когда наш самолет приземлился на острове Удд, *мы снова испытали*, какое счастье быть гражданином Советского Союза. Казалось, что на отдаленном острове Охотского моря, населенном рыбаками и забитыми при царизме *гиляками, не приходится* рассчитывать на быстрое прибытие людей с материка. Но не прошло и нескольких часов, как на самолетах, катерах, пограничных судах к нам прибыли десятки людей. Мы встретили радушный прием, товарищескую помощь. Каждый стремился сделать возможно больше и лучше для экипажа «АНТ-25».

Есть люди, с которыми экипаж крепко сдружился, которых не забудет. Это—секретарь Нижнеамурского обкома тов. Микинен, капитан государственной безопасности тов. Липовский, командир подразделения катеров тов. Емельянов, комбриг тов. Кощелев, Фатинья Андреевна Смирнова—гостеприимная наша хозяйка на острове, охотник-гиляк Пхейн и многие другие. Трудящиеся Николаевска, бойцы, пограничники в дни пребывания «АНТ-25» на острове считали делом своей чести чем-либо помочь нам. Они окружили нас трогательной заботой, мы ни в чем не нуждались; в посылках, которые мы ежедневно получали с материка, было предусмотрено все до мелочей. Как будто родная, любящая мать оберегала покой и отдых своих сыновей. В этом мы видели любовь и теплоту, заботы родины о своих летчиках.

Трудно, пожалуй, решить, что нас больше волновало—посадка на острове Удд или те потоки товарищеской любви, которые устремились к нам, обыкновенным людям, со всех концов страны. Невольно напрашивается мысль о судьбе летчиков в капиталистических странах. Вспоминается храбрый Уилли Пост—американский пилот, трагически погибший в прошлом году. Это была одна из наиболее ярких фигур в мировой авиации. Но Пост родился и вырос не в СССР, а в капиталистической Америке, откуда бежал даже национальный герой, летчик Чарльз Линдберг. Пост годами буквально карабкался по ступеням общественной лестницы. С огромным трудом он добивался признания в авиационном мире. Никогда он не чувствовал себя сыном своей страны. Выдающийся летчик был одинок. Им восхищались, любовались, но ему не помогали. Торгаши и дельцы разных калибров наживались на его перелетах, а Пост оставался одинокой знаменитостью без средств и, главное, без моральной поддержки. *Уилли Пост погиб, и его забыли.*

Когда советский летчик совершает перелет, он отчетливо представляет себе, что это дело всей страны, дело миллионов людей, пламенно желающих ему успеха и готовых помочь ему, когда потребуется. Как же не победить в таких условиях!

Экипаж «АНТ-25» работал дружно и согласованно. Мы понимали друг друга по жестам, по взглядам. Ни разу между нами не было ни малейшего недоразумения или размолвки. Мы доверяли один другому и были убеждены, что каждый сделает так, как надо. Когда самолет шел на трудную посадку на острове Удд, мы переглянулись. Никто не проявил волнения, беспокойства. «Все будет в порядке»—думали мы. Такими словами: «Все в порядке», начиналось большинство наших радиограмм.

Наша дружба в перелете еще более укрепилась. Экипаж твердо намерен не расставаться. Где бы то ни было—в мирной обстановке социалистического труда или, если грянет война, на фронте — мы будем всегда втроем летать во славу нашей родины. Мы гордимся, что живем и работаем в стране, которая выше всего ставит человеческую личность и предоставляет неограниченные возможности для проявления способностей и дарований людей.

Страна вооружила нас первоклассной техникой. Таких самолетов, как «АНТ-25», нет нигде в мире. Это лучшая машина для дальних перелетов. На ней советские летчики будут преодолевать необозримые пространства, выполняя волю партии и правительства, волю своего народа.

Мы возвращаемся домой, в Москву, после длительного пути, а *прекрасное создание* Центрального аэро-гидродинамического института, создание А. Н. Туполева, конструктора П. И. Сухого, инженеров и рабочих завода опытных конструкций, — наш «АНТ-25» находится в таком состоянии, как будто взят из серии новых машин. В Хабаровске, после прилета с острова Удд, самолет осматривал прибывший из Москвы ведущий инженер Е. К. Стоман. Он стоял у колыбели «АНТ-25», он готовил самолет к нашему перелету. Он проверил в Хабаровске все узлы нашего сложного самолетного хозяйства, проверил тщательно и педантично, но никаких дефектов не нашел.

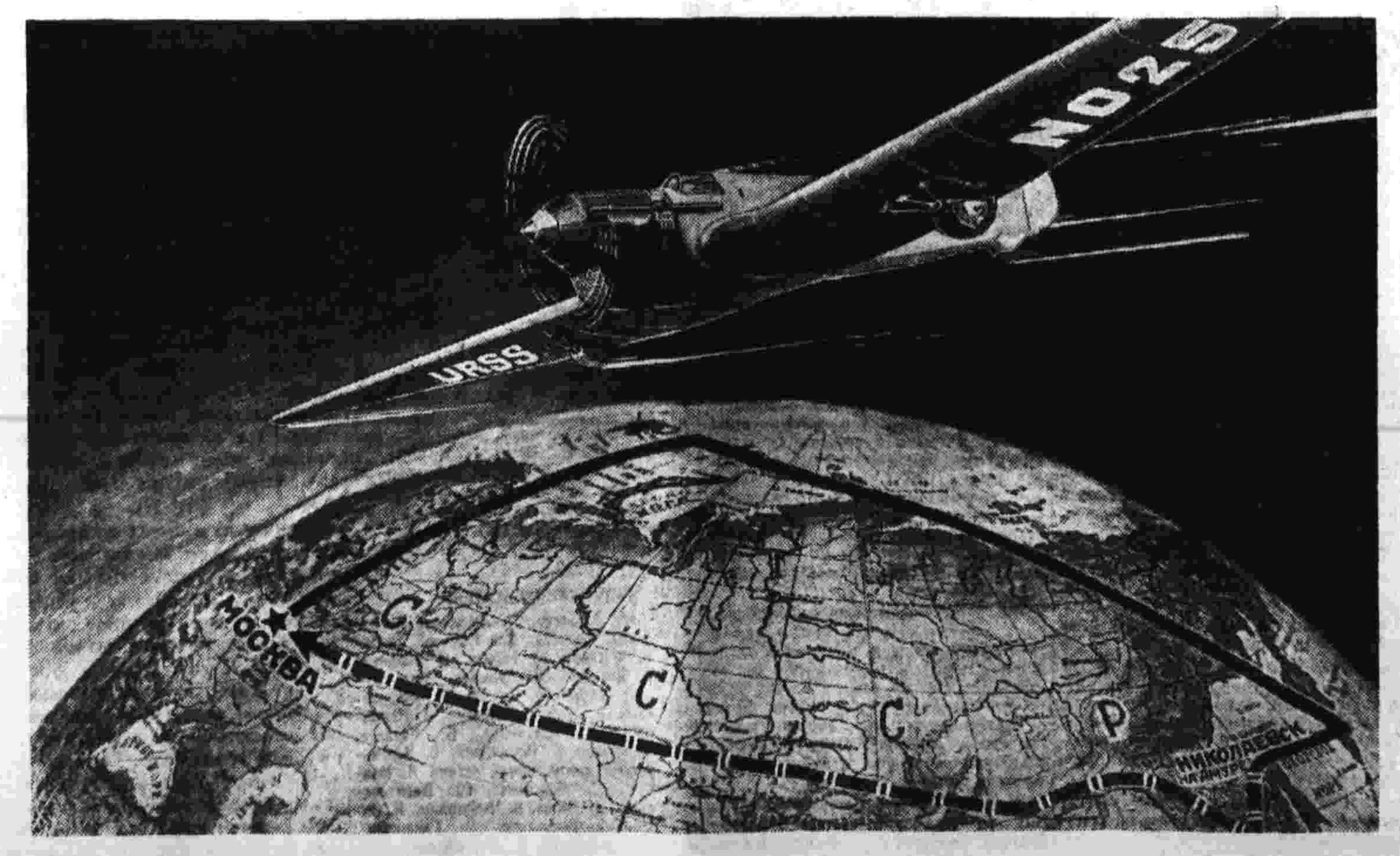
— Отличный мотор! Ни на один оборот не сдал, — заявил нам после осмотра «АМ-34» также прибывший из Москвы механик В. И. Бердник.

Один из главных выводов, сделанных нами после перелета,—это вывод о моторе. Советский мотор еще раз подтвердил свои права на мировое имя. Благодаря его ровной, спокойной работе непрерывно в течение 56 часов мы смогли выйти из самолета, не рискуя упасть в обморок, как это обычно бывает с пилотами, совершающими дальние перелеты. Советская промышленность, руководимая славным народным комиссаром Серго Орджоникидзе, снабдила самолет первоклассным современным оборудованием. На «АНТ-25» нет ничего заграничного, все—свое, советское. Приборы работали и *работают безотказно. Эти приборы* не подведут ни в тумане, ни над облаками!

Мы доставим прекрасную машину в Москву. Мы *принадлежим к семье пилотов*, обладающих счастьем летать в эпоху Сталина. «АНТ-25» пересек всю страну: от Москвы в Арктику, потом на восток и обратно на запад.

Спасибо тебе, великая страна!

Герои Советского Союза:
В. ЧКАЛОВ.
Г. БАЙДУКОВ.
А. БЕЛЯКОВ.
(Передано по телеграфу из Омска).



С. Г. КОЗЛОВ,
НАЧАЛЬНИК КАФЕДРЫ КОНСТРУИРОВАНИЯ САМОЛЕТОВ ВОЕННО-ВОЗДУШНОЙ АКАДЕМИИ

Полеты на дальность

Полетом на дальность называется полет по точно заданному маршруту без промежуточных посадок и без пополнения запасов горючего. Во время полетов на дальность самолет проходит несколько тысяч километров, не опускаясь на землю в течение десятков часов. Подобные полеты являются прекрасным экзаменом как для материальной части, так и для личного состава.

Различают два вида полетов на дальность: по замкнутой кривой и по прямой. В первом случае полет совершается по замкнутой ломаной линии, соединяющей определенные пункты. Самолет все время кружит над хорошо обследованной территорией по уже изученному маршруту. Пилоты все время находятся приблизительно в одних и тех же метеорологических условиях и имеют полную возможность совершить посадку в случае отказа мотора или переутомления экипажа. Риск здесь сведен к минимуму. Но, разумеется, подобные полеты требуют отличных самолетов и очень опытного экипажа. По окончании рейсов конструкторы получают все материалы для суждения о положительных и отрицательных качествах самолета и мотора.

Полезно напомнить результаты некоторых наиболее крупных полетов по замкнутой кривой, совершенных в последние годы. В 1931 году французские летчики Доре и Бри на самолете «Девуатин-33» за время с 7 по 10 июня пролетели, не снижаясь, 10.372 километра; через год, 23—26 июля пилоты Боссутро и Росси на самолете «Блерио-101» пролетели по замкнутой кривой 10.601 километр. Наконец, всем памятен полет тт. Громова, Филина и Спирина, которые 12—15 сентября 1934 года пролетели без посадки 12.411 километров. Их результат до сих пор никем не превзойден. Мы можем гордиться тем, что этот рекорд уже два года остается нерушимым.

Казалось бы, что между полетом по замкнутой кривой и полетом на дальность нет большой разницы. Мол, если самолет может пролететь определенное расстояние по замкнутой кривой, то ничего не стоит выпрямить эту кривую и дать самолету такую же дистанцию по прямой. На самом деле все это далеко не так. Прежде всего полет по прямой всегда будет проходить в несравненно более тяжелых метеорологических условиях, ибо на различных участках столь гигантских маршрутов не может быть одинаковой погоды. В полете по прямой неизмеримо труднее ориентироваться, так как приходится лететь все время над новыми районами. Наконец, на пути в несколько тысяч километров всегда встретятся довольно большие участки, где посадка совершенно невозможна и отказ мотора почти равносилен катастрофе. Поэтому полеты по прямой значительно сложнее и опаснее, чем по замкнутой кривой.

Официальные результаты полетов по прямой довольно близки к рекордам по замкнутой кривой. В 1932 г. американские летчики Бердман и Поляндо с 28 по 30 июля пролетели по прямой 8.066 километров, перелетев из Нью-Йорка в Стамбул. Как видим, они показали результат только на две тысячи километров меньше, чем Боссутро и Росси при полете по замкнутой кривой в том же году. До последнего времени наибольшим из всех полетов на дальность по заданному маршруту являлся полет Кодоса и Росси, совершенный в 1933 г. 5—7 августа. Они вылетели из Флойд-Беннета и 7 августа опустились в Райяке, пройдя без посадки 9.104,7 километра.

В нашей стране не существует рекордов ради рекордов. Прежде чем выпустить самолет в дальний полет, мы должны быть полностью уверены в отличных качествах материальной части и в высоком мастерстве экипажа. Каждый перелет у нас преследует выполнение вполне определенного важного задания.

С этой точки зрения весьма показателен только-что закончившийся блестящий перелет Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова. Весь полет был настолько продуман и так тщательно подготовлен, что у экипажа и у лиц, связанных с его подготовкой, была полная уверенность в благополучном завершении этого грандиозного предприятия.

Товарищ Сталин изменил маршрут, намечавшийся вначале экипажем, и указал им более трудный и в то же время более целеустремленный, связанный с хозяйственной жизнью страны.

За границей все маршруты подобных перелетов прокладываются так, чтобы было как можно легче побить мировой рекорд на дальность. Внимательно учитываются наиболее благоприятные метеорологические условия, маршрут устанавливается в соответствии с наибольшим количеством площадок, годных в случае необходимости для посадки самолета.

Сталинский маршрут ставил целью не побитие рекорда, а решение крупнейших задач, кровно связанных с хозяйственной жизнью страны. Побитие же мирового рекорда могло вытекать только как следствие выполнения грандиозного задания. Характерно, что когда задача, поставленная экипажу, была выполнена и обледенение самолета начало сильно затруднять пилотирование, тов. Орджоникидзе отдал приказ о немедленном прекращении полета.

Под дальним полетом, строго говоря, и нужно понимать перелет, подобный сделанному экипажем самолета «АНТ-25», когда полет совершается не по прямой, проведенной на карте, а по разумно разработанному маршруту, то-есть перелет, преследующий определенные цели и ставящий самолет в условия преодоления реальных трудностей намеченного пути.

Экипаж самолета «АНТ-25» героически поборол все встретившиеся на его пути преграды, а их было немало. Трасса перелета пролегала в самых разнообразных климатических и метеорологических условиях, трудно преодолимых даже в обстановке ближних рейсов.

Исходя из этих соображений, главный конструктор «АНТ-25» тов. А. Н. Туполев применил убирающееся шасси. Это повысило возможную дальность полета на 1.000—1.500 километров. Большое удлинение [1]) крыла также снизило общее сопротивление. Удлинение крыла «АНТ-25» намного превосходит удлинения крыльев всех других современных машин. Огромные запасы горючего размещены в крыльях самолета, при чем конструкторы разместили баки так, что не только не увеличили об'ема фюзеляжа и крыла, но и облегчили его, придав в то же время дополнительную жесткость.

Самолет дальнего действия должен обладать наименьшим весом конструкции. Это естественно, так как каждый лишний килограмм веса уменьшит возможный запас горючего и тем самым сократит дальность. Но в борьбе за вес нельзя пренебрегать прочностью самолета. Решение этой дилеммы возможно только в виде ажурных конструкций, требующих применения очень точных методов расчета. Таким образом, самолет большой дальности должен быть обязательно самолетом высокой аэродинамической и весовой культуры.

Оборудование самолета представляет собой сумму самых разнообразных агрегатов. Здесь мы встречаем и электромеханические установки, и радиотехнику, и точные метеорологические и астрономические приборы, и целый ряд специальных аппаратов для контроля работы мотора и самолета. Каждый из этих агрегатов должен быть вполне законченным инженерным сооружением.

Всем этим требованиям самолет «АНТ-25» отвечал полностью.

Однако для дальнего полета одного хорошего самолета мало. Нужны еще и люди, прекрасно владеющие этим самолетом, умеющие его использовать до конца. Только при условии исключительной выдержки, предельного самообладания и четкости работы может быть осуществлен полет на дальность.

Такой образцовый, не имеющий равного, перелет и был совершен тт. Чкаловым, Байдуковым и Беляковым.

[1]) Удлинением называется отношение длины крыла к его ширине.



Герои Советского Союза **Валерий Чкалов, Георгий Байдуков и Александр Беляков** у самолета «АНТ-25».

Снимок сделан на острове Удд специальным фотокорреспондентом «Правды» Вик. Теминым.

Мотор дальнего самолета

При конструировании мотора для дальних перелетов приходится решать две основные задачи: обеспечить большой избыток мощности мотора для взлета и добиться наиболее экономного расхода топлива.

Мотор дальнего самолета должен быть безоговорочно надежен. Все его детали обязаны, не внушая ни малейшего опасения, работать без отказа многие сотни часов. Мотор не должен перегреваться в условиях взлета и переохлаждаться в условиях арктического холода.

Все эти требования были выполнены усилиями большого коллектива Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) и коллектива завода им. Фрунзе, давших для перелета мотор «АМ-34».

Легкий отрыв самолета «АНТ-25» от земли свидетельствовал о достаточном запасе мощности в моторе, дальность полета показала отличную экономичность двигателя. Исключительная четкость и безотказная работа мотора в тяжелых условиях перелета продемонстрировала надежность всех деталей и высокое качество советских материалов, из которых сделаны все части. Не менее важно и то, что мотор блестяще справился с самыми тяжелыми для него условиями работы на полном газу в течение нескольких часов, во время борьбы самолета с ветром и обледенением.

Большая мощность и выносливость мотора «АМ-34» вместе с исключительными качествами самого самолета «АНТ-25» создавали базу для спокойной работы экипажа в тяжелые минуты.

Шлю самые горячие, самые искренние поздравления всему экипажу самолета, проявившему беспримерные образцы выдержки и отваги.

Главный конструктор мотора «АМ-34» инженер
А. МИКУЛИН.

ПРИКАЗ
ПО НАРОДНОМУ КОМИССАРИАТУ ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

г. Москва.　　№ 1311　　9 августа 1936 г.

Всем моторам типа «М-34» присвоить имя его конструктора Александра Микулина.

В дальнейшем мотор именовать «АМ-34».

Народный комиссар тяжелой промышленности
С. ОРДЖОНИКИДЗЕ.

Привет героям

Героям Советского Союза Чкалову, Байдукову и Белякову — блестящим мастерам летного и штурманского искусства — привет в день возвращения их в Москву.

М. ТУХАЧЕВСКИЙ.

СТАЛИНСКИЙ ОРИЕНТИР

Народные низы... Так и звались низы.
Когда-то господа с насмешливым похабством
— До поразившей их грозы —
Смотрели свысока на скованные рабством
«Низы». Народные низы!
И вот «верхи» смела народная расправа,
И люди нового, невиданного сплава
С закалкой боевой воспрянувших низов,
Откликнувшись на большевистский зов,
На крыльях собственных, на собственных моторах
Рванулись в вышину и в сказочных просторах
Над ширью вод морских, над дебрями лесов,
Над городом, селом, станицей и аулом
Приветствуют страну родную мощным гулом
Стале-моторных голосов.
Ожесточенные стихийным ратоборством,
Ведут они своих несокрушимых птиц
С сосредоточенным упорством,
С отвагою, не знающей границ.
Урок для толкачей войны международной,
Для гадины любой змеино-подколодной:
Такой ли экипаж летающих бойниц,
Такие ль сыновья страны своей свободной
Пред вражьей наглостью падут покорно ниц?!
В туманно-льдистой мгле — убийственно-холодной —
Над близкой «зоною» воинственных задир,
Или над «зоной» дальневодной,
Не дрогнет ни один водитель-командир,
Смотря уверенно — в работе путеводной —
На **Сталинский ориентир!**

ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ.

Андрэ Жид — Чкалову, Байдукову и Белякову

РОСТОВ-на-ДОНУ, 9 августа. (ТАСС). Находящийся в Сочи знаменитый французский писатель Андрэ Жид, узнав о возвращении в Москву Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова, передал корреспонденту ТАСС на имя экипажа самолета «АНТ-25» следующее приветствие:

«Москва. Экипажу самолета «АНТ-25» — Чкалову, Байдукову, Белякову.

Пламенный привет славным пилотам.

Андрэ Жид».

С победой, товарищи!

УСТЬ-КАМЧАТСК, 9 августа. **(По радио).** Сердечно поздравляю всех вас с замечательным перелетом и возвращением с победой в прекрасную столицу нашей родины. Жму дружески ваши руки.

В. МОЛОКОВ.
Герой Советского Союза.

Величайшая победа советской авиации

КРЫМ, ФОРОС, 9 августа. **(По телеграфу).** Сегодня славные Герои Чкалов, Байдуков и Беляков возвращаются в красную столицу. Их беспримерный перелет — величайшая победа советской авиации. Вместе со всеми трудящимися нашей великой родины я шлю героическому экипажу сердечный привет.

И. ДОРОНИН.
Герой Советского Союза.

Гордость страны

Не всем придется увидеть вас сегодня, но вся страна радостно вздохнет, когда вы приземлитесь на аэродроме. В каждой розе, поднесенной вам на финише, будет гордость за вас, будет восхищение вашим перелетом, будет радость, что мы — сыновья и дочери такой родины.

Через моря и горные хребты вы принесли нам блестящую победу. От всей души поздравляю вас и приветствую с возвращением в столицу.

М. СЛЕПНЕВ.
Герой Советского Союза.

Ваш подвиг зажигает сердца стремлением к новым победам

В день прибытия в красную столицу экипажа «АНТ-25» горячо приветствуем славных Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

Ваш героический подвиг зажигает сердца летчиков советской страны стремлением к новым победам и достижениям красного воздушного флота как в условиях мирного строительства, так и в случае нападения врагов на границы СССР.

Летчик-орденоносец Ф. Е. БОЛОТОВ.
Летчик-орденоносец А. Я. ИВАНОВ.

Люди сталинской эпохи

Привет героическим летчикам, победителям пространств суровой природы!

Мы гордимся не просто спортивными рекордами, а рекордами выдержки, отваги, упорства и техники.

Мы гордимся нашими летчиками, конструкторами, инженерами.

Мы гордимся нашими самолетами!

Мы гордимся тем, что лучшие и самые совершенные орудия советской техники служат делу изучения и покорения природы в интересах трудящегося человечества!

Ваш перелет — большая победа людей, воспитанных великим Сталиным, людей новой эпохи.

Страна, воспитывающая таких людей, страна, руководимая вождем народов Сталиным, — непобедима.

ПРЕЗИДИУМ АКАДЕМИИ НАУК СССР.

Готовы в любой перелет

От души приветствую Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова и крепко жму им руки. Их небывалый перелет зовет нас, советских летчиков, к новым полетам, придает силы и упорство в борьбе за новые достижения.

Вдохновленные героическим примером своих товарищей, мы готовы в любую минуту отправиться в любой перелет по любому маршруту, преодолеть любые трудности.

И если понадобится — по первому зову партии мы так же смело поведем свои самолеты на защиту границ нашей родины.

М. ВОДОПЬЯНОВ.
Герой Советского Союза.

Пусть кому надлежит сделают выводы

Сегодня наши герои Чкалов, Байдуков и Беляков прилетают в Москву. В безудержном полете они соединили противоположные границы нашей великой страны. Под их самолетом простирались пространства, равные территории ряда европейских и азиатских государств вместе взятых. Красавец «АНТ-25» величественно и гордо проплыл без посадки над этими просторами. Пусть те, кому следует, сделают из этого все выводы.

Своим перелетом Герои Советского Союза товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков показали, на что способны советские летчики-испытатели, как может вести воздушный корабль советский штурман.

Горячо приветствую славный экипаж с прибытием в столицу Советского Союза. Горжусь, что принадлежу к славной когорте советских летчиков-испытателей.

Заслуженный летчик-испытатель
Я. МОИСЕЕВ.

Борис АГАПОВ

«АМ-34»

Тропический воздух затопил все, обжигающий и колеблющийся, как невидимое пламя спирта.

В бездыханно-сером небе — голубые и красные, то пунктирные, то сплошные, висят линии изотерм [1]) и изобар [2]). Они продолжаются за серыми стенами цехов — туда, на Север, в Харловку, к острову Виктории, и дальше — к бухте Тикси, к Камчатке. Цифры, как птицы, садятся на них. Потом улетают: радиосигналы метеорологических станций спугивают их, присылают на их место новые, все пространство вокруг пульсирует от этих тишайших взрывов —

...точка... тире... тире...

«...обледеневаем тумане... обледеневаем тумане...»

Они летят. Стекла кабины матовы. За стеклами — мрак. Внизу — километры вихря и произвола, готовые поглотить. Они ничего не видят, кроме посредников между собой и миром вихря и произвола — приборов, освещенных лампочками. Они ничего не слышат, — кажется, слух уже потерян, и вместо него — тупое, зернистое гудение напихано в уши.

Оно доносится сюда, в это безлюдное пространство между цехами, усеянное резедой, шлемиками львиного зева, синими, пурпурными, лиловыми, зубчатыми, похожими на шестеренки из шелка, цветами, неподвижными от зноя, источающими запах. В его басовой гуще увязают гортензии и резеда, и, может быть, это от него так дрожит воздух над карнизами зданий?

Жара.

Как не стыдно думать о ней, стоя на твердой земле, пусть она и жжет сквозь подошвы раскаленным асфальтом!

Гудение приближается. Мы входим в него, продираясь, как в черный песок. Наивно было бы закрывать уши: «АМ-34» бушует за стеклом.

Быть может, именно в эту минуту рука отодвигает стекло кабины, Арктика белым паром рвется оттуда, пальцы шарят по крылу, и в них —

лед.

«...обледеневаем тумане...»

А что если «оно» остановится?

Девятьсот пятьдесят лошадиных сил, нужных для того, чтобы бороть силу притяжения и двигать вперед тяжелую машину, — если они исчезнут?

Для этого достаточно пустяка. Одна из двух с лишним тысяч деталей оказалась с из'яном. Невидимая для глаза трещинка. Незаметный прозор. Или гайка не дотянута. Или шплинт на гайке не задраен: маленькая проволочка, не позволяющая гайке развинтиться. Или перетянут шатунный болт...

И 950 лошадиных сил при скорости в 1.700 оборотов в минуту устремятся, как река в просос, в этот из'ян. Мотор затрясет, застучит, прекрасная гладкость движения нарушится, и — над торосами Арктики, над горами Якутии, над Тихим океаном рухнет машина в штопор, и три наших брата и друга — пропали.

От проволочки в 2 сантиметра...

Вчера неопытный рабочий надел шланг для масла, торопясь. Мотор поставили на испытание. Он покрутился и стал. Бригадир-монтажник Сафонов (тот самый, который собирал моторы для Громова и Леваневского) вытаскивает из кармана кусок шланга. Он приглашает знаками посмотреть внутрь. Там резина сорвана — маленький кусочек. Когда надевали, — пихнули сразу и сильно — и отковырнули. Потом он показывает штуцер. Отверстие забито. Это — кусочки резины пошли по маслопроводам. Они забились в крошечные дырочки в моторе. И жизненный процесс был нарушен. Мотор не может чинить себя сам, как организм. Он не вырабатывает ни лейкоцитов, ни антитоксинов. В нем есть только то, что в него заложили во время сборки. И если заложили хоть немножко неверно, — он задохнется или взорвется.

За стеклом испытательной станции он ушует, качаясь. Длинный, черный, V-образный, он ревет, превратив пропеллер в прозрачный диск. Подводящие гибкие трубки дрожат. Из-под козырьков выхлопных отверстий пышет пламя, видное даже при солнце. Но он — мертв.

Он мертв, как уравнение. Стоит вам ошибиться, вначале выписывая буквы и знаки, — и после десятка вычислений ваша ошибка скажется на результате. Само себя оно не поправит. Сам себя мотор не починит. Поэтому — все зависит от тех, кто его создает.

Такая тишина и сосредоточенность там, где его собирают. Со всего завода стекаются сюда детали: шестерни, шатуны, поршни, валы. Это — стандартная продукция, но здесь она проходит специальный контроль. Абсолютно спокойный и улыбчатый техник Егоров, не торопясь, исследует каждую часть. Рентгеновский аппарат трещит, пробивая лучами головки блоков и картеров, чтобы удостоверить их прочность. Десятки раз надо оглядеть, измерить, взвесить, опробовать каждую мелочь, прежде чем поставить ее на мотор.

Ручкин и Сафонов ведут сборку.

Кончики их пальцев чувствительны, как у слепого. Их глаза остры и безошибочны. Они — художники своего дела.

Павел Никитич Ручкин — стаж 21 год. Работал тут, когда еще французский заводик выпускал моторики «Гном» по 65 сил, и то из французских деталей. Невысокий, в замасленной тюбетейке, в трикотажной безрукавке, поверх которой подтяжки, в стоптанных тапочках (целый день на ногах), раскрасневшийся от жары и внимания, он собирает «АМ-34» — такой же, как тот, который летит. Стеллажи с магнето, помпами, валиками стоят вокруг него, блистая никелем, алюминием, кадмием. Мотор покрыт чехлом, чтобы не поцарапать эмаль. И руки артиста возятся в нем.

Всегда хочется совместить биографию человека с его сегодняшним обликом. Ручкин — потомственный пролетарий, отец его умер на восемьдесят шестом году жизни, из этих лет 75 он провел на заводе. 75 лет производственного стажа! Такова наследственность у Павла Никитича.

А сам он еще ребенком был отдан в певчие к одному хоровому капиталисту, который выжимал из мальчугана его дискант за жалкие харчи. Но все-таки это была музыка. Это были тона высокой частоты и высокой чистоты, которыми управляли строгий ритм и прекрасная гармония. Здесь надо было доводить каждую ноту до кристально-верного звучания. Таковы были первые впечатления детства.

Труд сопутствовал ему от рождения. Музыкальная ясность и точность была привита ему с детства. Двадцатилетняя работа над машинами дала ему знания, и вот Павел Ручкин — человек, на которого могут положиться пилоты.

«...точка... тире... тире...»

«...моторная часть работает великолепно».

Сафонов — он другой.

На заводе он всего 4 года. А вся его жизнь до этого была возле крыльев и пропеллеров. Он чинил и собирал разбитые самолеты, готовил их к полетам, проверял и на практике понял простую истину: «кое-как соберешь — и костей не соберешь». Он так же мало разговорчив, как Ручкин, но, видно, в его воображении мотор всегда не на стойке в цехе, а между крыльев в полете. Его глаза расширяются, когда он представляет себе, как вдруг чихнул мотор, как перестал сосать, как летчик хватается за рычажки газа и зажигания... Нет! Таких штучек не может быть с мотором сафоновской сборки. Проверить! Еще раз пересмотреть каждый шплинтик, каждую прокладочку.

«...точка... точка... точка...»

«...все в порядке...» идем на скорости 161 километр».

Они летят. И в комнате на аэродроме штаб следит за их полетом.

Они почти не спят. И здесь тоже никто не сомкнет глаз.

Здесь жарко, просторно, устойчиво. Но сюда прежде всего приходят радиосигналы, и вот — качается пол, сквозь запотевшие стекла кабины лезет мрак арктической ночи, и ревет, ревет «АМ-34».

Он работает тут же рядом в воображении людей, и инженер Родзевич следит за ним, поглядывая на часы, на метеорологические сводки и вскакивая каждый раз, когда новая весть врывается в комнату.

По этим скудным строчкам восстанавливает он то, что происходит там — за полярным кругом.

Форсированный режим мотора кончился после взлета. Потом пошло сокращение мощности по этапам.

Удалось ли им соблюсти этот график? Чтобы после первых 12 часов довести до 1.720 оборотов, еще через 12 часов до 1.650, потом еще сократить на 100?

— Теперь в лоб. 70 километров в час.

— Температура... ниже нуля.

— Влажность...

Каждая цифра решает. Может обледенеть внутри карбюратор. В цилиндры вместо газовой смеси может засосаться конденсат — смесь бензина с водой. Легкие мотора могут закупориться...

Но там, за приборами и рычагами — трое таких, что «...все в порядке...»

И во-время дается подогрев смеси.

Во-время подогревается воздух.

Во-время снижается мощность мотора по этапам, чтобы сэкономить горючее.

Лучше не вмешиваться. «Там» знают все законы жизни мотора. А мотор не подкачает. Его воспитывали 4 года. От первой схемы инженера Микулина, который дал замечательный принцип и прекрасно его разработал, «АМ-34» прошел путь изменений, проверки и опять изменений, пока, наконец, 200-часовое испытание не показало, что конструкция готова для рекорда.

И все, начиная от первых эскизов и кончая бушующим сейчас в воздухе агрегатом, все было создано нашими людьми. Завод им. Фрунзе гордится тем, что все моторы его производства — совершенно оригинальны.

Руководящая тройка завода — директор Марьямов, технический директор Колосов и начальник производства Родзевич — ученики Академии воздушного флота. Все они — специалисты, инженеры, практически изучившие авиацию. Родзевич, например, летал с Громовым в 11.000-километровом полете Москва—Токио и в скоростном полете по Европе в 1926 г. В первом из этих перелетов аэроплан шел с дедушкой советских моторов — «М-5». При чем мотор имел не только марку «5», но и по счету был пятым. Что и говорить — неважный был агрегатик. Гайки в полете отлетали, одной даже угодило Родзевичу в глаз. Но люди уже и тогда были настоящей советской закалки и до цели долетели. С того времени прошло 11 лет — и вот «АМ-34».

Он гудит уже над бухтой Тикси, проносится над Петропавловском, снижает свои обороты над островом Удд.

Ровная как будто площадка. Почти убран газ... Сейчас самолет коснется земли.

И вдруг впереди — овраг с водой и скалистый берег. Тогда пилот рвет газ на полную железку. Рвет ручку на себя.

И мотор послушно, безотказно забирает — сразу! — полную мощность, как будто к этому именно моменту и готовился он все 56 часов непрерывной работы.

Машина идет вверх. Овраг позади. И машина садится спокойно, и летчики выходят из нее, и мотор остывает, чуть потрескивая и звеня.

Четырнадцать часов двадцать минут.

«...точка... тире... тире...»

«...произвели посадку у Николаевска».

Все в порядке.

Директор завода у себя в кабинете. Он берет трубку зазвонившего телефона.

— Алло! Михаил Моисеевич? Да, сегодня отгрузим столько-то. Программа? Завтра, как сегодня, будет выполнена. Да. Все в порядке.

Кто-нибудь спросит:

— Сколько «столько-то»?

— А столько, сколько нужно. Не меньше.

[1]) Изотермы — линии равной средней температуры на географической карте.

[2]) Изобары — линии равного барометрического давления.

На 5 августа всего по Союзу скошено 50.930 тыс. гектаров колосовых культур

СВОДКА НАРКОМЗЕМА СССР, НАРКОМСОВХОЗОВ И НАРКОМПИЩЕПРОМА СССР О ХОДЕ УБОРКИ КОЛОСОВЫХ НА 5 АВГУСТА 1936 Г.

РЕСПУБЛИКИ, КРАЯ И ОБЛАСТИ	Скошено: Всего: Тысяч га	Скошено: Всего: В % к плану	Скошено: В том числе: В колхозах (В % к плану)	Скошено: В том числе: В совхозах: НКСХ (В % к плану)	Скошено: В том числе: В совхозах: НКЗ (В % к плану)	Скошено: В том числе: В совхозах: НКПП (В % к плану)	Обмолочено: Всего: Тысяч га	Обмолочено: Всего: В % к скошен.	Обмолочено: В том числе: В колхозах (В % к скошен. площ.)	Обмолочено: В том числе: В совхозах НКСХ (В % к скошен. площ.)	В колхозах: Сжато и убрано комбайнами (В % к скошен. площ.)	В колхозах: Заскирдовано, сложено под навес, вымолочено и убрано комбайн. (В % к скошен. площ.)	Убрано комбайн.: Машинно-тракторн. станций в колхозах (В % к плану)	Убрано комбайн.: В совхозах НКСХ (В % к плану)
Северный край	182	19	20	29	11	—	9	5	5	34	—	25	—	18
Карельская АССР	17	39	40	—	—	—	1	6	6	—	100	53	—	—
Ленинградская обл.	472	42	43	40	45	33	132	28	28	35	99	76	10	16
Западная область	1561	77	80	64	50	68	352	23	22	29	82	87	—	17
Московская обл.	2148	80	83	78	71	79	937	44	43	86	93	83	45	74
Калининская обл.	665	55	55	64	50	61	153	23	22	34	93	76	10	3
Ивановская область	374	52	54	31	42	46	106	28	28	56	95	75	38	21
Ярославская обл.	260	37	38	32	23	55	49	19	19	25	98	52	14	11
Горьковский край	1299	56	59	43	38	34	349	27	26	21	95	67	35	35
Кировский край	1132	40	42	30	26	11	361	32	32	38	99	51	15	6
Свердловская обл.	404	21	23	4	18	—	86	21	21	—	85	34	11	—
Челябинская обл.	283	10	12	4	8	2	134	47	46	73	85	57	9	4
Башкирская АССР	740	29	32	6	—	13	160	22	21	83	47	49	10	6
Татарская АССР	1323	58	61	43	33	35	660	56	50	34	93	68	48	33
Куйбышевский край	2633	60	63	37	52	55	1160	44	42	72	76	70	41	31
Оренбургская обл.	1034	37	41	24	24	23	512	50	45	93	46	75	38	23
Воронежская обл.	2966	83	85	62	61	76	1462	49	47	79	96	78	75	57
Курская область	2292	87	88	65	78	89	995	43	43	60	95	79	55	54
Саратовский край	2122	59	60	52	49	57	1251	59	57	78	61	82	62	46
Сталинградский кр.	2083	72	72	67	80	78	1265	61	58	88	53	85	82	65
Азово-Черном. край	4706	92	95	85	99	97	3375	72	69	93	66	80	125	85
Северо-Кавказ. край	1889	85	88	77	76	87	1026	54	51	89	66	68	109	71
Крымская АССР	762	100	100	99	97	100	691	91	91	98	71	96	117	101
Казахская АССР	641	16	17	13	48	16	253	39	36	64	33	64	14	12
В т. ч. Актюбин. обл.	81	12	13	5	—	—	21	26	25	49	22	35	—	—
» Алма-Атин. »	112	23	25	7	—	—	39	35	35	24	61	65	—	—
» Вост.-Казах. »	11	1	2	1	—	—	1	9	9	—	18	27	—	—
» Зап.-Казах. »	167	55	61	43	—	—	71	43	42	53	26	79	—	—
» Южно-Казах. »	270	58	58	69	—	—	121	45	38	83	30	66	—	—
Киргизская АССР	217	31	35	22	55	73	91	42	42	51	45	56	119	22
Украинская ССР	14583	93	98	85	80	95	8032	55	54	87	90	78	101	79
В т. ч. Киевская обл.	1957	98	100	100	98	—	647	33	33	29	99	72	99	49
» Черниговская »	1090	96	100	100	99	—	341	31	32	28	98	80	73	31
» Винницкая »	1684	99	100	100	100	—	731	43	44	46	99	86	91	67
» Харьковская »	2442	92	98	79	82	—	1084	44	44	60	98	70	97	54
» Днепропетр. »	2849	90	96	84	83	—	2045	72	71	89	80	78	103	77
» Одесская »	2684	91	98	97	100	—	2047	76	73	96	84	86	103	96
» Донецкая »	1589	89	91	70	85	—	943	59	57	87	71	69	97	66
» АМССР	288	90	100	—	—	—	194	67	68	—	100	95	147*	—
Белорусская ССР	2002	96	100	82	84	39	568	28	28	20	96	93	11	29
Азербайджан. ССР	578	79	85	96	100	100	266	46	45	100	—	—	148	100
ССР Грузии	267	64	69	—	93	100	96	36	35	—	84	77	231	—
ССР Армении	61	18	18	—	—	36	12	20	22	—	73	59	36	—
Узбекская ССР	841	67	67	97	93	73	548	65	62	92	—	—	205	87
Туркменская ССР	114	71	73	67	70	—	59	52	52	57	—	—	160	62
Таджикская ССР	279	56	59	76	82	46	179	64	64	95	—	—	80	75
ИТОГО по СССР:	50930	57	59	47	58	73	25330	50	48	85	81	76	64	46
Было на 31/VII—36 г.	43414	49	51	37	47	64	18349	42	40	83	81	67	53	37
Было на 5/VIII—35 г.	40348	48	49	45	47	56	12634	31	29	68	59	29	—	—

Примечание: По Туркменской ССР сведения на 31 июля.

Убрать обильный урожай табаков без потерь

Массовая ломка желтых табаков развернулась в нынешнем году на две недели раньше прошлогоднего. К началу августа колхозы нанизали 13 миллионов шнуров (15,3 проц. плана) против 5,2 миллиона на тот же срок в прошлом году.

Ранняя посадка, заботливый уход за плантациями, широкое применение стахановских методов, особенно на уборке, обеспечили резкое повышение урожая табаков по большинству районов. В Крыму, например, ожидается урожай в 2—3 раза выше прошлогоднего.

Хороши виды на урожай и в Азово-Черноморьи. На Кубани, в колхозе «9 января», Абинского района, предположено собрать 22 центн. табаков с га. Высокий урожай снимает колхоз «Красный табаковод», Греческого района. Здесь в среднем каждый гектар даст 20 центн. сырья. Замечательный урожай снимают также Грузия и Абхазия.

Жаркая погода способствует быстрому и, главное, одновременному созреванию табаков нескольких ярусов. В связи с этим особенно необходимо форсирование уборки обильного урожая. В ряде районов десятки и сотни стахановцев табачных полей добились рекордной выработки на ломке и низке сырья. В колхозе им. Кагановича (Азово-Черноморского края, Северского района) колхозница Клименченко нанизывает в день по 85 шнуров против 20—25 по плану. В звене крымской колхозницы Мусфире Медиеевой, применяя методы Бастанджяна (Абхазия), колхозницы нанизывают по 100 шнуров в день. Сам Бастанджян перекрыл свой прошлогодний рекорд: его средняя выработка за день теперь 120 шнуров.

Однако далеко не все районы по-настоящему развернули уборку табаков. В Воронежской области, Сталинградском крае, Казахстане план уборки выполнен на 2—5 проц. Плохо организована борьба за качество сырья.

В специальном письме нарком земледелия СССР тов. М. А. Чернов указал на необходимость немедленного усиления борьбы за качество табаков. (ТАСС).

В Совнаркоме Союза ССР

Совет Народных Комиссаров Союза ССР утвердил структуру состоящего при нем Главного управления лесоохраны и лесонасаждений.

Во главе Управления стоит начальник его, имеющий двух заместителей. Начальник Главного управления и его заместители назначаются Совнаркомом Союза ССР.

Центральный аппарат Главного управления состоит из следующих оперативных отделов: лесонасаждений, лесного хозяйства, лесоустройства, охраны леса и сектора борьбы с вредителями леса. Далее в него входят плановый отдел, сектор учебных заведений и научно-исследовательских учреждений и т. д.

При начальнике Главного управления состоит Совет по делам лесоохраны и лесонасаждений в Союзе ССР, в состав которого входят как работники Главного управления в центре и на местах, так и представители других заинтересованных ведомств. Персональный состав Совета утверждается Совнаркомом Союза ССР.

Местными органами Главного управления являются следующие непосредственно подчиненные ему территориальные управления лесоохраны и лесонасаждений: Украинское (в гор. Киеве), Белорусское (в г. Минске), Западное (в г. Смоленске), Верхне-Донское (в г. Воронеже), имеющее в своем ведении леса в пределах Воронежской и Курской областей, Нижне-Волжское (в г. Сталинграде), имеющее в своем ведении леса в пределах Саратовского, Сталинградского и степной части Азово-Черноморского краев, Средне-Волжское (в г. Куйбышеве), распространяющее свою деятельность на Куйбышевский край и Оренбургскую область, Башкирское (в г. Уфе), Пермское (в г. Перми), ведающее лесами западной части Свердловской области, Кировское (в г. Кирове), Горьковское (в г. Горьком), Татарское (в г. Казани), Московское (в г. Москве), ведающее лесами Московской и Калининской областей, и Верхне-Волжское (в г. Ярославле), действующее в Ивановской и Ярославской областях. (ТАСС).

Перелет Героя Советского Союза тов. Леваневского

Посадка в Белла-Белл

НЬЮ-ЙОРК, 8 августа. (ТАСС). Агентство Юнайтед пресс сообщает из Жюно, что Герой Советского Союза тов. Леваневский и штурман тов. Левченко совершили посадку в Белла-Белл (Британская Колумбия). (52 градуса 11 минут северной широты и 128 градусов 9 минут западной долготы).

По сообщению агентства Ассошиэйтед пресс из Сиэттля, представитель Амторга тов. Соколов заявил, что тов. Леваневский в виду сильной облачности совершил посадку в Белла-Белл в 19 часов по нью-йоркскому времени (в 2 часа 9 августа по московскому времени) и возобновит полет завтра в случае благоприятной погоды.

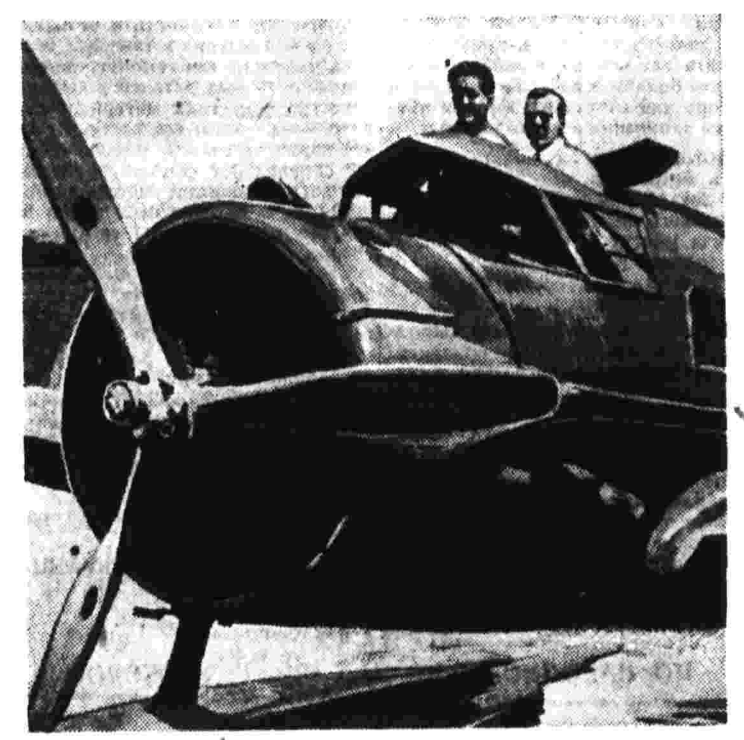
В. Молоков в Усть-Камчатске

УСТЬ-КАМЧАТСК, 9 августа. (Радио спец. корр. «Правды»). Вчера вылетели из Петропавловска-на-Камчатке. Самолет пролетел мыс Кроноцкий и взял курс на Командорские острова. Туман сразу преградил путь.

Достигнув Командорских островов, пилот убедился, что весь остров окутан мглой, и не было никакой возможности сесть. Пришлось уйти от острова. Из Усть-Камчатска также пришла сводка, сообщающая, что посадка невозможна,—туман. Тогда Молоков посадил машину на воду в море. 8 часов плыл самолет по воде.

А на берегу поднялась тревога. Раздавались гудки пароходов и звуки сирен,—искали самолет. Когда появилось солнце, Молоков поднялся в воздух и перелетел через устье реки Камчатки в Усть-Камчатск. Сейчас Молоков после 17-часовой вахты лег спать.

Б. ГОРБАТОВ.



Герой Советского Союза **С. Леваневский** и штурман **В. Левченко** в кабине самолета перед стартом (Калифорния).

Снимок передан нью-йоркским представительством Союзфото в Лондон по бильдаппарату.

Заседание Совета Труда и Обороны

На состоявшемся 8 августа с. г. под председательством тов. В. Я. Чубаря заседании Совета Труда и Обороны промышленные наркоматы сообщили о ходе проведения в жизнь постановления ЦИК и СНК Союза ССР от 15 июля с. г. «О хозрасчетных правах главных управлений промышленных наркоматов».

В обсуждении этого вопроса приняли участие тт. Рухимович, Любимов, Беленький М., Лобов, Левин, Ремейко и Чубарь.

В прениях отмечалось, что отдельные хозяйственники неправильно и упрощенно представляют себе изменение методов хозяйственного руководства главков, вытекающее из принятого постановления. По их представлению все дело сводится к смене вывесок, к преобразованию хозрасчетных контор по сбыту и снабжению в отделы главков. А между тем передача сбытовых и снабженческих функций главкам и перевод их на хозяйственный расчет обязывают главные управления в дальнейшем органически заниматься как снабжением подчиненных им предприятий, так и сбытом их продукции и полностью отвечать за это дело. Об'единение производственных и снабженческо-сбытовых функций в главках должно обеспечить перевод хозяйственного руководства главных управлений на новую, более высокую ступень.

Совет Труда и Обороны предложил Наркомтяжпрому, Наркомлесу, Наркомпищепрому и Наркомлегпрому закончить к 1 сентября с. г. перестройку работы главных управлений в соответствии с постановлением ЦИК и Совнаркома и представить к этому времени на утверждение Наркомфина СССР штаты и сметы вновь образованных отделов снабжения и сбыта, входящих в состав главных управлений. Наркомфину предложено обсудить вместе с заинтересованными наркоматами разработанную им инструкцию о порядке открытия расчетных счетов главным управлениям.

* * *

Из года в год растет обеспечение нашего народного хозяйства черным металлом. В первом полугодии текущего года металлургическая промышленность дала стране металла на 33 процента больше, чем за тот же период в прошлом году. В то же время многие предприятия и стройки бесхозяйственно расходуют металл, создают большие запасы, лежащие без движения. Для ликвидации больших неоправданных запасов металла тов. Орджоникидзе внес предложение об ограничении на предприятиях и стройках всех наркоматов запасов черного металла, установив в качестве предельной нормы 35-дневный запас к среднемесячному фактическому расходу.

В обсуждении этого предложения приняли участие тт. Беленький М., Любимов, Билик, Лобов, Бабаев, Смирнов Г. И., Терехов (Комиссия Советского Контроля) и Чубарь.

Выступавшие товарищи, поддерживая предложение Наркомтяжпрома о создании твердых норм остатков металла на предприятиях и стройках, вместе с тем указывали, что зачастую конторы «Стальсбыта» и металлургические заводы не выполняют установленных планов снабжения и поставляют металл некомплектно, в ассортименте, не отвечающем заказам, что ведет к созданию избыточных запасов металла у потребителей.

Совет Труда и Обороны установил, что начиная с 1 сентября с. г. остаток металла на предприятиях всех наркоматов не должен превышать 40-дневного к среднемесячному фактическому расходу и на стройках 40-дневного запаса к плановому назначению данного квартала, за исключением предприятий и строек районов сезонного завоза, особо удаленных от железных дорог и водных путей, на которых запас металла может равняться 70-дневной потребности. Весь металл, превышающий установленный Советом Труда и Обороны максимальный запас, должен быть сдан конторам «Стальсбыта».

Одновременно Наркомтяжпрому предложено сообщить Совету Труда и Обороны о принимаемых им мероприятиях по обеспечению выполнения в III квартале с. г. производства черных металлов по установленному планом ассортименту и по устранению имеющихся фактов самовольного изменения отдельными металлургическими заводами установленного для них ассортимента проката и утвержденных планов снабжения металлом.

* * *

По поручению Совета Труда и Обороны Наркомтяжпром разработал и представил на рассмотрение свои предложения об экономии в расходовании электроэнергии.

Выступавшие в прениях по обсуждению предложений Наркомтяжпрома тт. Сорокин, Ломов, Богданов (НКМП РСФСР), Смирнов Г. И., Лобов, Любимов и Чубарь указывали на то, что развернувшееся на страницах нашей печати обсуждение вопроса о борьбе за экономию в расходовании электроэнергии и о наведении должного порядка в электрохозяйстве вскрыло плохое состояние энергохозяйства и недопустимое расточительство электроэнергии на многих предприятиях. Нормы расхода электроэнергии на собственные нужды электростанций непомерно высоки: если в США на собственные нужды расходуется около 3 процентов вырабатываемой энергии, то у нас Главэнерго установило на 1936 г. в среднем расход в 6,7 процента. Борьба с перерасходами электроэнергии потребителями не организована и материальные потери предприятий не приковывают внимания их руководителей.

Совет Труда и Обороны поручил комиссии под председательством тов. Сорокина в двухдневный срок представить окончательный проект постановления с учетом состоявшегося обмена мнений.

* * *

За последние годы анилино-красочная промышленность сделала значительные успехи по развертыванию производства красителей и полуфабрикатов для легкой промышленности. За последние 2½ года выпуск продукции анилино-красочной промышленности увеличился в два раза, освоено 110 новых производств: 45 красителей и 65 полуфабрикатов. Однако производство современных особо прочных и ярких красителей (индантрены, индигоиды и др.) в крупном масштабе еще не развернуто и резко отстает от растущих потребностей легкой индустрии.

Совет Труда и Обороны, заслушав и обсудив доклад Наркомтяжпрома по этому вопросу, поручил тт. Рухимовичу и Любимову переработать внесенные ими предложения на основе состоявшегося обмена мнений и представить окончательный проект на утверждение Совета Труда и Обороны.

* * *

Кроме того, Совет Труда и Обороны рассмотрел переработанную НКПС на основе новых технических норм и измерителей смету на строительство железнодорожной линии Караганда—Балхаш и утвердил ее в размере 129 млн рублей вместо ранее принятой стоимости в размере 142 млн рублей. (ТАСС).

Б. РОССИНСКИЙ

ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР, ОРДЕНОНОСЕЦ

ИЗ ИСТОРИИ РУССКОЙ АВИАЦИИ

(ВОСПОМИНАНИЯ)

Замечательный перелет В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Белякова на самолете «АНТ-25» является непревзойденным в истории мировой авиации. Летчики продержались в воздухе 56 часов 20 минут, покрыв без посадки 9.374 километра. Когда читаешь рассказы об этом изумительном перелете, невольно вспоминаются первые шаги русской авиации, свидетелем которых мне довелось быть.

Будучи еще студентом Московского высшего технического училища, я построил в 1908 году бамбуковый планер, на котором самостоятельно научился летать. После долгих трудов мне удалось перелететь даже через реку Клязьму (у деревни Тарасовки). Узнав об этом, проф. Н. Е. Жуковский направил меня во Францию для обучения летному делу. Там я познакомился с знаменитым авиатором Луи Блерио и начал летать на его аэроплане.

Это был тот самый аэроплан, на котором Блерио в 1909 году перелетел через Ламанш, покрыв расстояние в 36 километров за 37 минут. Поднимаясь на своем самолете, летчик никогда не мог быть уверен в благополучном спуске. 25-сильный мотор самолета вместо нынешнего магнето имел маленький аккумулятор, который то и дело разряжался, и мотор мог остановиться в любую минуту.

Вернувшись в Москву весной 1910 г., я обосновался на Ходынском поле. В то время оно было в два раза больше, чем теперь, и простиралось до ипподрома. Единственной постройкой на нем был возведенный мною ангар для самолета, где поселился и я, так как боялся оставлять самолет без присмотра посреди пустынного поля. Это фактически был первый русский аэродром.

В то время слух об успехах заграничной авиации дошел до Москвы. Группа оборотистых предпринимателей купила самолет «Фарман» с мотором «Гном» в 50 лош. сил и предложила авиатору С. И. Уточкину летать на этом самолете над ипподромом для увеселения московской публики.

Уточкин согласился. Билеты были сразу раскуплены. За шесть полетов — 2, 3, 4, 5, 6 и 9 мая 1910 г.—предприниматели собрали 26.149 рублей 38 коп. Чтобы публика шла на ипподром, а не смотрела из-за забора, Уточкин выше забора не подымался. Недаром куплетист в саду «Аквариум» пел, что Уточкин летает «на манер летучей мыши — не выше крыши...»

В протоколе о полете Уточкина 9 мая отмечено: «Полеты 9 мая считать состоявшимися, так как С. И. Уточкин находился в воздухе более 2 минут». 3 мая проф. Н. Е. Жуковский поднес Уточкину серебряный кубок от Московского научно-технического общества воздухоплавания.

Насколько мне известно, Уточкину от этих сборов доставалось очень мало. Предприниматели страшно боялись, что Уточкин сам купит себе самолет и бросит их. В конце концов Уточкин умер в нищете.

Обосновавшись на Ходынке, я начал летать открыто, без всяких сборов. Вместе со студентами, членами основанного в Высшем техническом училище «воздухоплавательного кружка» (научным руководителем которого был проф. Н. Е. Жуковский), мы построили самолет типа «Блерио», который был фактически первым самолетом, построенным в России. Это произошло летом 1910 года. Насколько мне помнится, в строительстве этого самолета принимал участие и член воздухоплавательного кружка А. Н. Туполев.

В это же время в Москве на велосипедном заводе «Дукс» Меллера начали строить самолет типа «Фарман». Самолет был построен. Первым его опробовал Уточкин. Однако этот аэроплан с мотором «Анзани» в 25 лош. сил мог делать только маленькие прыжки, но не летал. После этого «Дукс» стал строить самолеты типа «Фарман» с моторами «Гном» в 50 лош. сил; эти самолеты уже летали. Одновременно в Петербурге авиатор Лебедев организовал «Первое товарищество воздухоплавания», которое вскоре основало завод по постройке аэропланов. Практически только эти два завода и строили самолеты, копируя «Фарманы» и пользуясь заграничными моторами.

Осенью 1910 г. Всероссийский аэроклуб в Петербурге устроил «всероссийский праздник воздухоплавания». На этом празднике было положено начало соревнованиям русских авиаторов, насчитывавшихся в то время еще единицами. В Москве стали устраиваться «авиационные недели» с участием авиаторов Россинского, Ефимова, Уточкина, Васильева и Габер-Влынского. «Неделями» назывались состязания на призы. Их устраивало Московское общество воздухоплавания, состоявшее преимущественно из заводчиков, князей, купцов и всякого рода дельцов, желавших использовать авиацию в своих целях.

В июле 1911 года Всероссийский аэроклуб получил правительственную субсидию в сумме 75.000 рублей на организацию перелета из Петербурга в Москву. Для участия в перелете записалось 11 летчиков, стартовало же 9: Васильев, Янковский, Уточкин, Кампо-Сципио, Лерхе, Костин, Масленников, Слюсаренко и Агафонов. Из них только один Васильев на самолете «Блерио» прилетел на другое утро в Москву. Путь от Петербурга до Москвы был пройден им за 24 часа 41 минуту 14 секунд.

Год спустя было совершено уже два крупных перелета. Инструктор севастопольской авиашколы, морской лейтенант Дыбовский прилетел на «Ньюпоре» (с мотором в 50 лош. сил) из Севастополя в Москву. Расстояние в 1.700 километров он преодолел за 23 дня. Наибольший перегон без посадки у него был от Александровска до Харькова — 340 километров. Он летел между этими пунктами 3 часа 22 минуты.

После двухнедельного пребывания в Москве Дыбовский завершил перелет до Петербурга. Почти одновременно с ним военный летчик Андреади прилетел на «Ньюпоре» из Севастополя в Петербург по другому маршруту, пройдя 3.200 километров за 40 дней. «Ньюпоры» считались в то время лучшими из всех самолетов, купленных за границей, и были приняты военным ведомством.

Однажды со мной произошел забавный случай: мне пришлось на самолете спасаться от полиции, пытавшейся меня арестовать. Рабочие завода «Дукс» обратились ко мне с просьбой прилететь на самолете к ним на массовку, устраиваемую совместно с рабочими других заводов в Лефортове. Я охотно согласился и в назначенное время вылетел с аэродрома через всю Москву в Лефортово. На массовку собралось несколько тысяч рабочих. Они меня радостно встретили, покачали. Я об'яснил им устройство самолета, рассказал, почему он летает, и предложил желающим подняться в воздух. В этот момент полиция окружила самолет, отогнала от него рабочих и направилась ко мне.

У самолета был мой ученик, на которого полиция не обратила внимания. Я успел ему шепнуть, чтобы он запустил мотор. Шум мотора испугал полицию. Я закричал: «Сейчас взорвется!», и бросился вперед, сделав вид, что хочу выключить мотор. Воспользовавшись замешательством, я сел в самолет и улетел. Сверху заметил тысячи шапок, кинутых в воздух приветствовавшими меня рабочими. Этот инцидент был описан в 1912 году в газетах. Дело ограничилось штрафом.

Завод «Дукс» постепенно перешел целиком на строительство самолетов. Он копировал лучшие иностранные конструкции и неизменно ставил на них заграничные моторы. Такие же типы самолетов делались и на других заводах. Только на Балтийском вагоностроительном заводе в Риге строились воздушные корабли Сикорского.

Еще в конце 1912 года Сикорский начал в Петербурге постройку большого самолета с размахом крыльев в 28 метров, с просторной закрытой кабиной, рассчитанной на 6—8 пассажиров. По тому времени это было большой новинкой. Сикорский вел весь расчет на четыре мотора по 100 сил; между тем за границей еще не было даже двухмоторных самолетов.

В апреле 1913 года состоялись первые пробы самолета Сикорского «Русский витязь». Испытания велись сначала при двух моторах, а когда выяснилось, что машина летает, установили еще по одному мотору позади первых. «Русский витязь» обнаружил удовлетворительные летные данные. Но наибольшим его перелетом все же было расстояние только в 100 километров.

В декабре того же года на том же Русско-Балтийском заводе был выпущен другой самолет Сикорского—«Илья Муромец», построенный с учетом опыта строительства первого корабля (все четыре мотора были расположены в один ряд). В феврале 1914 года «Илья Муромец» поднялся на высоту до 1.000 метров, установив мировой рекорд. 26 февраля 1914 г. с семью пассажирами он продержался в воздухе 2 часа 06 минут, поднявшись на 950 метров.

Летом рекорды были увеличены. 17 июня Сикорский летал с 10 пассажирами 1 час 29 минут, поднявшись на 2.000 метров, а 18 июня возил шесть пассажиров в течение 6 часов 33 минут, покрыв около 600 километров. Наконец, 29 июня «Илья Муромец», имея на борту строителя-механика и двух пассажиров, сделал большой непрерывный перелет от Петербурга до Орши (750 километров за 8 часов 03 минуты) и от Орши до Киева (500 километров за 5 часов). Все первые испытания в воздухе и наиболее ответственные полеты производились самим Сикорским.

Испытания оправдали надежды, которые возлагали на этот тип самолета его строители. Помимо высокой грузопод'емности, удобного размещения пассажиров и большого радиуса действия, русский «Илья Муромец» впервые продемонстрировал, какую выгоду представляют мощные самолеты. Тогда же были проделаны опыты по определению устойчивости самолета. Оказалось, что выбрасывание груза на устойчивости корабля не отражается. Во время одного полета было сброшено 400 килограммов балласта, но это на ходе самолета почти не отразилось. Опыт был учтен, и в начале мировой войны лишь одна Россия обладала многомоторными воздушными крейсерами, сбрасывающими бомбы до 25 пудов весом. Однако остальные русские заводы продолжали копировать иностранные конструкции.

Это положение сохранялось в течение нескольких лет и после Октябрьской социалистической революции. Например, тот же завод «Дукс» в Москве до 1921 года продолжал делать «Фарманы-30», а после перешел на копировку «Хавеланда-4» и «Хавеланда-9».

В России до Октябрьской революции не было никаких авиационных научно-исследовательских институтов, ибо заводы были частные и, копируя заграничные конструкции, считали затраты на исследования напрасными. Вся научно-исследовательская работа была сосредоточена при учебных заведениях. В Москве она велась под руководством проф. Н. Е. Жуковского в аэродинамических лабораториях Высшего технического училища и Московского университета (при лаборатории технического училища было создано также расчетно-испытательное бюро); из этих лабораторий и вырос современный Центральный аэрогидродинамический институт. В Петербурге существовала аэродинамическая лаборатория при Политехническом институте, построенная и руководимая талантливым инженером В. А. Слесаревым.

В марте 1918 года мною была организована так называемая «летучая лаборатория», целью которой являлось наблюдение и исследование самолетов и изучение их аэродинамических качеств. В качестве научного руководителя лаборатории мною был приглашен проф. Н. Е. Жуковский, начальником самолетного отдела—инж. В. П. Ветчинкин и другие ученики проф. Н. Е. Жуковского.

Основной заслугой «летучей лаборатории» было выполнение (В. П. Ветчинкиным) первых в стране полетных испытаний самолетов на перегрузки от порывов ветра и при фигурных полетах. Эти работы легли в основу выработки норм прочности для первых самолетов советской постройки. Лаборатория осуществила также практическую регулировку почти всех имеющихся в Москве воздушных кораблей на затяжку проволок, что предотвратило десятки катастроф, вызываемых поломками в воздухе. Когда не было бензина, лаборатория изобрела особую смесь керосина со всякой всячиной, которая позволяла самолетам кое-как летать на фронтах гражданской войны.

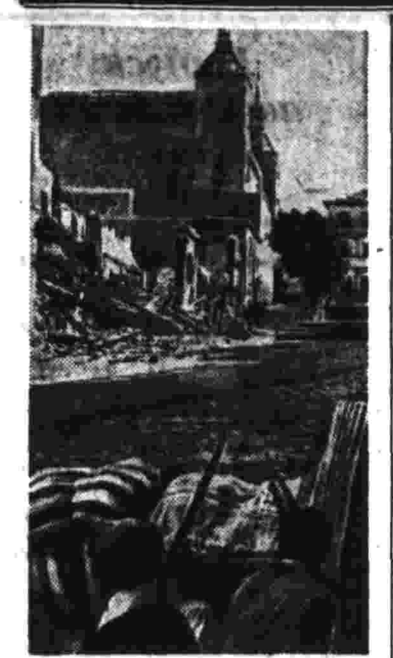
Какая огромная пропасть лежит между этими первыми шагами русской авиации и теперешней авиацией Советского Союза! Под руководством партии, при неустанном внимании товарища Сталина, создана могучая авиационная промышленность, раскинута мощная сеть научно-исследовательских институтов, строятся самолеты, которые не только не уступают, но и превосходят по своим качествам заграничные конструкции. Венцом этого творчества является «АНТ-25», на котором Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой беспримерный полет.

Неузнаваемы и люди авиации. Уточкин, Ефимов, Габер-Влынский и другие были спортсменами-профессионалами. Они брали призы на велосипедных гонках, на конькобежных соревнованиях. Они не были знакомы с теорией авиации, не знали ни самолета, ни мотора, слепо доверялись своим механикам. Таковым же было и большинство военных летчиков-офицеров. Таков был и известный авиатор Васильев, перелетевший из Петербурга в Москву. Юрист по образованию, он на средства жены купил самолет, научился летать и летал хорошо (наживы ради), но ни малейшего понятия о самолете и моторе не имел.

Как один из старейших русских летчиков, испытавший за свою 27-летнюю пилотскую жизнь свыше 1.000 различных самолетов, я могу смело заявить, что настоящим летчиком можно назвать только того, кто свое мастерство пилотирования строит на базе широких знаний и точного знакомства с материальной частью.

Герои Советского Союза В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков показали беспримерные образцы мужества, настойчивости и мастерства. Они в совершенстве овладели и летным искусством и сложнейшей современной авиационной техникой.

Я горжусь тем, что нахожусь в семье таких замечательных пилотов.



К событиям в Испании. Рабочие в Толедо, укрывшись за баррикадами, обстреливают здание Высшей пехотной школы, где засели мятежники.
Снимок из французского журнала «Вю».

«Кокумин» о внешней политике Японии

ТОКИО, 8 августа. (ТАСС). Печать уделяет значительное внимание «северо-китайской проблеме». Газета «Кокумин» пишет:

«Японская политика в Китае оказалась в тупике. Японский посол в Китае Кавагоэ, только на-днях открывший свою лавочку в Китае, вынужден был ее на некоторое время закрыть, дабы иметь возможность обдумать, каким образом продолжать дело дальше».

Япония, пишет газета, должна перестроить свою политику по отношению к Китаю, при чем в будущем

«центр тяжести японской внешней политики должен заключаться в китайской проблеме, в то время как политика Японии по отношению к СССР, Англии и США должна иметь характер второстепенных линий, ответвляющихся от японской политики в Китае».

Антияпонское движение в Китае

ШАНХАЙ, 8 августа. (ТАСС). Японская газета в Шанхае «Шанхай Ниппо» сопоставляет события в Испании с положением в Китае. Газета отмечает, что новая волна антияпонского движения в Китае выливается в форму единого народного фронта. «В стороне от гоминдановского правительства,—пишет газета,—возникает новое антияпонское движение, уходящее корнями в массовые организации. Движение за единый народный фронт расширяется и углубляется среди различных слоев китайских масс».

Газета останавливается на деятельности национальной ассоциации спасения, антияпонской культурной организации, антиконтрабандной ассоциации и т. д., как на формах движения за единый народный фронт.

БЕЙПИН, 8 августа. (ТАСС). По сообщению китайской печати, население уезда Таншань (Восточный Хэбей) организовало вооруженные отряды под названием «анти-автономистской армии» для борьбы против японского ставленника Инь Жугена. В беседе с представителями печати японский военный резидент в Бейпине Имаи подтвердил, что такие вооруженные отряды действительно были созданы, но что они якобы уже «подавлены».

ПОСЛЕ ПЕРЕВОРОТА В ГРЕЦИИ

ВЕНА, 8 августа. (ТАСС). Агентство «Телеграфен-компани» сообщает из Афин, что все буржуазные партии, включая монархистскую, решительно осуждают государственный переворот, совершенный генералом Метаксасом. Лидеры всех парламентских фракций потребовали коллективной аудиенции у короля, но король принял лишь лидеров монархистских фракций.

Агентство «Трансатлантик-Радио» сообщает из Белграда, что в Греции запрещена коммунистическая печать. Вся остальная оппозиционная печать подвергается строжайшей военной цензуре.

ВОЕННО-ФАШИСТСКИЙ МЯТЕЖ В ИСПАНИИ

Планы и дела фашистских интервентов

Линкор «Дейчланд» на пути в Барселону

(По телефону от берлинского и лондонского корреспондентов «Правды»)

БЕРЛИН, 9 августа. Германская печать продолжает всесторонне освещать «проблему Балеарских островов». «Берзенцейтунг» многозначительно заявляет:

«События в западной части Средиземного моря еще не вышли из первоначальной стадии развития. Там могут произойти изменения, которые будут еще более значительны, чем изменения в восточном бассейне Средиземного моря, вызванные исходом итало-абиссинской войны.

Огромное стратегическое значение, приобретаемое Балеарскими островами, становится с каждым днем все более очевидным. Владея портом Маон на Балеарах, можно великолепно контролировать английский морской путь в Индию, не говоря уже о возможности перерезать жизненно необходимые Франции коммуникационные линии, идущие из Французского Марокко.

Мы не думаем, что Муссолини будет сидеть сложа руки и ждать, пока большевизм выйдет победителем в Испании».

* * *

Печать сообщает об очередных маневрах, предпринятых в течение вчерашнего дня германскими военно-морскими силами в испанских водах.

По последним официальным сведениям, линкор «Адмирал Шеер» стоит на рейде в Аликанте. Туда же зашел вчера линкор «Дейчланд», отплывший затем к Барселоне.

«Северная группа» германского флота в испанских водах (крейсер «Кельн» и два миноносца) маневрирует между Сантандером, Бильбао и Сан-Себастьяном.

К. Гофман.

* * *

ЛОНДОН, 9 августа. Несмотря на формальные заявления германского правительства о том, что оно намерено соблюдать нейтралитет в отношении событий, происходящих в Испании, германский линейный корабль «Дейчланд» отплыл в Барселону. В связи с этим следует напомнить предыдущие сообщения о том, что германские военно-морские силы, находящиеся в испанских водах, намерены устроить демонстрацию у Барселоны.

Лондонские газеты сообщают далее, что руководство мятежных сил на севере ожидает прибытия в Сарагоссу четырех крупных итальянских бомбардировщиков типа «Савойя».

На-днях генерал Франко пред'явил международной комиссии, управляющей интернациональным портом Танжер, требование о запрещении пребывания там испанских правительственных военных кораблей. Миссия, состоящая из представителей Англии, Франции, Италии, Испании, приняла это требование генерала Франко. Больше того, как сообщают сегодняшние газеты, миссия разрешила представителям мятежников находиться в интернациональной танжерской зоне и даже признала имеющими законную силу паспорта и визы, выданные мятежниками в Марокко.

Даже правые лондонские газеты замечают, что это решение равносильно признанию танжерской комиссией «правительства», созданного мятежниками в Тетуане (Испанское Марокко).

И. Ерухимович.

* * *

ЛОНДОН, 9 августа. (ТАСС). «Сэндей таймс» помещает следующую телеграмму агентства Рейтер из Рима: «В авторитетных кругах передают, что итальянское правительство послало официальный протест испанскому правительству по поводу убийства 5 итальянцев».

«Сэндей экспресс» сообщает из Рима, что итальянское правительство рассматривает вопрос относительно вооруженного вмешательства в гражданскую войну в Испании. По утверждению газеты, 81 бомбардировщик готов к вылету из Сардинии в Барселону.

ПАРИЖ, 8 августа. (ТАСС). «Либерте» сообщает, что нынешние испанские события не явились неожиданностью для германской колонии на захваченном мятежниками острове Майорка. Германские фашисты на Майорке принимают участие в военной защите острова. Все они входят в ряды сторонников генерала Франко.

ГРЕНАДА И КОРДОВА ОКРУЖЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ ВОЙСКАМИ

ЛОНДОН, 9 августа. (ТАСС). По сообщениям из Испании, правительственные войска продолжают развертывать активную деятельность.

Печать сообщает об успехах правительственных войск на северном фронте. В горах Гвадаррама, к северу от Мадрида, правительственные войска, сломив напор мятежников, взяли пленных и захватили трофеи. В боях в районе Сомосьерра фашистский генерал Мола потерял три тысячи человек.

На юге правительственные войска концентрируют силы для наступления на занятые фашистами города Алжесирас и Ла Линеа.

Правительственные военные корабли крейсируют в районе Гибралтарского пролива.

Мятежниками вновь переброшено из Марокко в Алжесирас 1.800 наемных солдат.

В связи со сведениями о подготовке наступления южной группой мятежников профсоюзные организации Валенсии выпустили воззвание о мобилизации 10 тысяч человек для защиты города. Рабочие массами вступают в правительственные войска.

Из Малаги сообщают о том, что захваченные фашистами Гренада и Кордова окружены правительственными войсками.

В Малаге, которой угрожает нападение мятежников, созданы отряды народной милиции общей численностью в 50 тыс. человек.

ПАРИЖ, 9 августа. (ТАСС). Агентство Гавас сообщает, что самолет мятежников бомбардировал район города Толоса. Среди гражданского населения многочисленные жертвы.

На фронте Гвадаррама правительственные войска, получив подкрепления, начали наступление, стремясь отбить у мятежников важные позиции с правого и левого флангов. Наступление поддерживается усиленными действиями артиллерии и авиации.

Уличные бои в Кадиксе

БАРСЕЛОНА, 9 августа. (Спец. корр. «Правды»). По достоверным сведениям, на подступах к Кадиксу продолжаются бои между мятежниками и правительственными силами. Последними занят городок Сан-Фернандо вблизи Кадикса. В самом Кадиксе происходят уличные сражения.

В беседе с вашим корреспондентом командующий войсками каталонского правительства полковник Сандино сообщил, что со взятием острова Ибиза (в группе Балеарских островов) засевшие на острове Майорка мятежники окружены со всех сторон. Как известно, ранее каталонскими правительственными частями были заняты острова Минорка (к северу от Майорки) и Кабрера (к югу от Майорки). На Майорке, по подсчетам Сандино, силы мятежников насчитывают 3 тысячи бойцов, в распоряжении которых имеется несколько орудий.

Мих. Кольцов.

В Барселоне

(По телеграфу от специального корреспондента «Правды»)

БАРСЕЛОНА, 9 августа. В Барселоне царит бодрое, приподнятое настроение. Улицы переполнены народом. На каждом шагу встречаются вооруженные люди, принадлежащие к различным частям каталонской рабочей милиции.

Все автомобили, такси реквизированы и распределены между антифашистскими организациями. Большие толпы часами стоят у громкоговорителей, — правительственное радио поочередно предоставляется представителям различных антифашистских партий.

К вечеру почти на каждом перекрестке начинается проверка граждан рабочими патрулями. Прохожие пред'являют всяческие мандаты и удостоверения. Проверка необходима: в огромном городе притаились немалые фашистские силы. По вечерам, устроившись в темных окнах верхних этажей на боковых улицах, фашисты безжалостно подстреливают одиноко шагающих рабочих.

Важнейшие здания города реквизированы. Гостиницы охраняются большими нарядами. В ряде пунктов на уличных магистралях устроены баррикады из мешков с песком.

Жизнь города в основном протекает нормально. Продовольствие в полном изобилии. Однако началось сильное вздорожание предметов питания. Со дня на день растет спекуляция пезетой и валютой. В Мадриде против этого принимаются строгие меры, здесь еще нет.

На улицах часто попадаются развалины зданий, где были очаги фашистского мятежа.

Часто по улицам проходят большие похоронные шествия. Павших бойцов несут в гробах не горизонтально, а вертикально, так что мертвые как бы стоя призывают живых к дальнейшей борьбе.

На улицах разостланы большие одеяла, на которые народ, проходя, бросает груды серебра, меди, бумажных денег на оборону республики.

Здесь продолжают с восторгом обсуждать братские чувства советских трудящихся, оказавших испанскому народу такую внушительную помощь в трудные дни.

В очень многих ресторанах и кафе отказываются принимать деньги за еду от бойцов милиции.

Мих. Кольцов.

ДЕЙСТВЕННАЯ ПОМОЩЬ ИСПАНСКОМУ НАРОДУ

Денежные сборы, отправка продовольствия и организация санитарных групп

ФРАНЦИЯ

ПАРИЖ, 8 августа. (ТАСС). Французская секция МОПР отправила в Испанию делегацию и 2 врачей. Делегация везет с собой 10 тысяч франков и продовольствие.

Всеобщая конфедерация труда собрала в фонд помощи испанским трудящимся 200 тысяч франков.

ШВЕЙЦАРИЯ

ВЕНА, 8 августа. (ТАСС). По сообщению из Берна, об'единением профсоюзов, социал-демократической партией и швейцарской организацией МОПР создан специальный комитет для сбора денег среди трудящихся Швейцарии на помощь испанскому народу.

АНГЛИЯ

ЛОНДОН, 9 августа. (ТАСС). Вчера в Лондоне состоялось собрание врачей и студентов-медиков. На собрании принято решение о немедленной отправке отряда английских врачей в Испанию.

Митинг солидарности народного фронта в Париже

ПАРИЖ, 9 августа. (ТАСС). Вчера под председательством Франсуа Журдена состоялся грандиозный митинг, организованный комитетом народного фронта под лозунгами защиты Испанской республики. На митинг собралось 20 тысяч человек. Среди ораторов, выступавших на митинге, были член ЦК французской компартии Дюкло, представитель руководства социалистической партии Де-Фелиппон, генеральный секретарь Всеобщей конфедерации труда Жуо, председатель группы «Камилл Пельтан» Кюдене, писатель Жан Ришар Блок и др.

Дюкло возражал в своем выступлении против того, что под предлогом нейтралитета лишают республиканскую Испанию возможности покупать оружие, в то время как Германия и Италия отправляют пушки, пулеметы и самолеты мятежникам. Дюкло подчеркнул опасность, которая угрожает Франции в связи с испанскими событиями.

Жуо заявил, что Всеобщая конфедерация труда выражает глубокую солидарность с испанским народом, и указал, что необходимо помогать республиканской Испании всеми средствами.

Де-Фелиппон также подчеркивал необходимость организовать широкую кампанию солидарности с испанскими трудящимися.

Секретарь французской секции МОПР Шове сообщил в своем выступлении, что во Франции собрано в фонд помощи испанским рабочим свыше полумиллиона франков.

Сообщение агентства Рейтер

ЛОНДОН, 8 августа. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает:

«Германские круги в Лондоне решительно отрицают вероятность какого-либо прямого вмешательства Германии в настоящее время в испанские дела. Однако, по словам этих кругов, если в дальнейшем будут случаи убийства германских подданных в Испании, то вполне возможно, что Германия должна будет принять особые меры для защиты своих подданных. По этой причине Германия, очевидно, и не желает давать определенных обязательств о том, что в будущем не примет специальных мер в Испании, ибо опасность для ее подданных может возрасти.

В германских кругах в Лондоне считают, однако, невероятным, чтобы Германия предприняла вообще какие-либо действия без предварительной консультации с другими странами. Во всяком случае высадка моряков в Барселоне для защиты германской собственности и германских подданных, как заявляют, не является предметом немедленного обсуждения. Невероятно, чтобы Германия настаивала на немедленной компенсации в связи с расстрелом германских подданных. Полагают, что этот вопрос может быть отложен до тех пор, когда будет восстановлен порядок в Испании и когда испанское правительство будет иметь лучшие возможности для удовлетворения германских требований, которые в английских кругах рассматриваются как совершенно законные и естественные.

Считают, что эвакуация германских подданных из Испании представляет значительные трудности, так как многие из них находятся внутри страны, и поэтому невозможно установить связь с ними».

ЗАСЕДАНИЕ ФРАНЦУЗСКОГО СОВЕТА МИНИСТРОВ

ПАРИЖ, 9 августа. (ТАСС). Вчера состоялось заседание совета министров. Официальное коммюнике, опубликованное после заседания, гласит:

«Министр иностранных дел Ивон Дельбос сделал доклад о международном положении, в котором особо остановился на испанских событиях. Он напомнил о решениях, ранее принятых правительством по вопросу о невмешательстве. Стремясь предотвратить международные осложнения, французское правительство решило 25 июля, хотя речь и шла о законном правительстве дружественной нации, что вывоз военного снаряжения и военных материалов, предназначенных для Испании, не может быть разрешен. Правительство оговорило лишь случаи эвентуального (возможного) разрешения поставок частными фирмами самолетов, не снабженных оружием.

1 августа правительство, будучи осведомлено о некоторых фактах иностранных поставок мятежникам, обратилось ко всем непосредственно заинтересованным государствам с настойчивым призывом выработать общие правила невмешательства в испанские дела. Но оно было вынуждено оставить за собою право не принимать какого-либо решения до реализации общего соглашения, предложенного им.

Перед лицом развивающихся событий и все более убеждаясь в том, что поддержка, оказанная государствами, будь то Испанской республике, или испанским мятежникам, влечет за собой опаснейшие последствия для дела мира, французское правительство предприняло 5 и 6 августа, при содействии английского правительства, новую инициативу. Оно вручило всем заинтересованным государствам текст соглашения, устанавливающего точные правила невмешательства в испанские дела.

Это предложение вызвало почти повсюду единодушный благожелательный прием, что позволяет надеяться на скорейшее принятие проекта соглашения.

В этих условиях французское правительство решило прекратить и тот экспорт в Испанию, который до сих пор допускался решениями от 25 июля.

Правительство твердо считает, что его образ действий облегчит быстрейшее заключение соглашения, которое оно предложило в интересах международного мира.

Считая, что вредная и лживая кампания печати наносит тяжелый ущерб интересам страны, правительство поручило министру юстиции начать немедленное следствие по поводу распространяемых печатью ложных клеветнических сообщений, касающихся внешней политики правительства».

АНГЛИЙСКИЙ КРЕДИТ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

В иностранной прессе, в особенности в английской и германской, продолжается оживленное обсуждение советско-английского кредитного соглашения. Вся серьезная английская пресса единодушно приветствует это соглашение, расценивая его как верный метод расширения английского экспорта.

Германские газеты отмечают, что заключение соглашения об английском кредите Советскому Союзу является крупным успехом СССР.

Так, например, «Франкфуртер цейтунг» считает, что соглашение является успехом для Советского Союза потому, что «ранее в Англии имелись серьезные препятствия для такого рода соглашения с СССР, а именно: до предоставления кредита СССР считалось необходимым урегулировать в какой-либо форме вопрос о царских долгах».

Как известно, советско-английское кредитное соглашение заключено вне всякой связи с так называемыми претензиями английских держателей дореволюционных займов.

По вопросу о процентной ставке, обусловленной кредитным соглашением с Англией, «Берлинер тагеблатт» пишет:

«Процентная ставка в 5,5 процента годовых по советским облигациям должна рассматриваться как относительно низкая, поскольку экспортные кредиты, предоставлявшиеся до сих пор СССР, гарантировались лишь на 75 проц. и стоили в среднем 9—10 процентов».

Ряд газет отмечает, что векселя торгпредства, выпускаемые на лондонский рынок в связи с кредитным соглашением и гарантированные на 100 проц. английским правительством, фактически будут продаваться на лондонском рынке выше своей номинальной стоимости.

«Ньюс кроникл», «Берлинер тагеблатт» и др. газеты считают, что при продаже советских векселей на лондонском рынке у английского Департамента экспортных кредитов из ставки в 5½ проц. годовых будет оставаться чистая премия в размере 3—3¼ проц. За счет этой премии Департаменту экспортных кредитов очистится таким образом крупный доход — свыше 1,5 милл. фунт. стерлингов. На этом основании газеты указывают, что кредитное соглашение является весьма выгодным делом для Департамента экспортных кредитов и с точки зрения его собственного финансового положения.

Немецкие газеты обращают также внимание на то, что Советский Союз считает недостаточно длительным предусмотренный соглашением с Англией 5-летний срок кредита. «Франкфуртер цейтунг», комментируя речь тов. Розенгольца на заседании Совета при наркоме внешней торговли, пишет:

«Выясняется, что народный комиссар внешней торговли имел в виду Англию в том месте своей речи, где он очень определенно заявил, что лишь в одном случае Советский Союз удовлетворится 5-летним сроком кредита, и будет требовать во всех остальных случаях более длительного срока кредита».

Об этом же пишет «Берлинер тагеблатт»:

«Народный комиссар внешней торговли, повидимому, в первую очередь имел в виду Англию, когда он в своей речи заявил, что советское правительство лишь в исключительном случае пойдет на 5-летний срок кредита». **(Соб. инф. «Правды»).**

«ДЕНЬ МИРА» В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ, 9 августа. (ТАСС). Состоявшееся сегодня в Париже в парке Сен-Клу празднование «Дня мира» было исключительно многолюдным. По предварительным подсчетам, в митинге принимало участие несколько сот тысяч человек.

Празднество прошло в обстановке большого под'ема. Бросался в глаза огромный портрет Тельмана. Под портретом стояла надпись: «Бороться за освобождение Тельмана—значит бороться за мир».

На митинге выступили с речами глава правительства Блюм и другие.

НА СПОРТИВНОЙ ОЛИМПИАДЕ В БЕРЛИНЕ

БЕРЛИН, 8 августа. (ТАСС). Вчера на берлинской олимпиаде Германия потерпела поражение в футболе. Германская футбольная команда в предварительных состязаниях проиграла норвежской со счетом 2 : 0. Тем самым германские футболисты исключаются из дальнейших олимпийских состязаний по футболу. Игра происходила в присутствии Гитлера.

ПОЛОЖЕНИЕ В АБИССИНИИ

ЛОНДОН, 4 августа. Агентство Рейтер сообщает, что итальянский гарнизон в Моджо (приблизительно в 48 километрах от Аддис-Абебы) подвергся нападению со стороны 2 тысяч абиссинцев.

То же агентство передает, что недавно абиссинцы уничтожили итальянскую моторизованную колонну в составе 16 грузовиков; было убито 200 туземных солдат итальянской армии. (ТАСС).

Иностранная хроника

❋ Греческий король подписал декрет о ратификации конвенции о режиме проливов.

❋ Английский король вылетел на самолете в Калэ, откуда он предпримет поездку в Адриатическое море.

❋ В австрийский город Зальцбург прибыл с визитом итальянский наследный принц Умберто. В Зальцбурге, как сообщает «Бритиш юнайтед пресс», состоится встреча английского короля с Умберто.

❋ В германскую военно-морскую гавань на Балтийском море—Киль прибыл с визитом итальянский крейсер «Горицца».

❋ Во время неожиданного шторма близ островов Пратас в Южно-Китайском море, потонули и сели на мель в общей сложности 9 японских судов, занимавшихся сбором морских трав. При авариях погибло 68 человек команды.

❋ Бурей и ливнем, пронесшимися над Наньчаном (столица провинции Цзянси, Китай) разрушено 400 домов, убито и ранено свыше 200 человек.

ОБЗОР ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

В Испании

Как организована антифашистская милиция

Барселонская газета «Ла публиситат» посвятила подробную статью организации антифашистской милиции в Барселоне. Приводим эту статью в изложении французского журнала «Лю».

Во главе всех сил милиции стоит Центральный комитет антифашистской милиции. Он организован из представителей всех политических партий, входящих в состав народного фронта, а также из представителей национальной конфедерации труда (анархо-синдикалистского профсоюзного центра) и Всеобщего рабочего союза (социалистического профсоюзного центра). Кроме того, в состав Центрального комитета милиции входят представители каталонского правительства, в том числе представитель комиссариата обороны и представитель комиссариата общественного порядка.

Представители политических партий и профсоюзных центров в Центральном комитете облечены правом принимать те или иные решения от имени тех политических партий и организаций, которые они представляют. Таким образом, решения Центрального комитета милиции являются решениями, одобренными всеми левыми политическими партиями и профсоюзными организациями. «Это обстоятельство—замечает барселонская газета,—об'ясняет тот авторитет, которым пользуется антифашистская милиция, и ту роль, которую она играет в организации власти в Каталонии.

При Центральном комитете милиции имеется генеральный секретариат, который руководит следующими комиссиями: военной, разведывательной, транспортной, комиссией патрулей и надзора и организационной комиссией. Эти комиссии возникали не сразу, а постепенно, по мере того как в них появилась потребность. В настоящее время при военной комиссии созданы еще две комиссии: комиссия по снабжению и комиссия народного здравоохранения. При секретариате имеется также комиссия, ведающая печатью и радио.

Полномочия Центрального комитета милиции довольно широки. Прежде всего он руководит деятельностью милиции, действующей и в качестве боевой силы и в качестве военной полиции. Далее, Центральный комитет имеет право назначать трибуналы, разбирающие дела мятежников, шпионов, дезертиров и т. д. Центральный комитет антифашистской милиции имеет право производить реквизицию продовольствия и различных материалов. Все вооружение и боевые припасы милиции находятся под контролем Центрального комитета.

Ни один боец антифашистской милиции не имеет права производить обыски или реквизиции без мандата Центрального комитета. Мандат на обыск должен быть подписан разведывательной комиссией и представителем Центрального комитета, мандат на реквизицию—представителем Центрального комитета и продовольственной комиссией.

Политические партии и профсоюзные организации, входящие в Центральный комитет милиции, отказались от создания каких-либо иных организаций военного типа помимо нее.

В заключение своей статьи барселонская газета пишет: «Антифашистская милиция является и армией и полицией каталонского народа. Она спасла Каталонию от фашистского террора. Она имеет все полномочия, необходимые для защиты и организации порядка в Каталонии».

«Фашистам нет прохода через горы Гвадаррама»

Корреспондент лондонской «Дейли уоркер», центрального органа английской компартии, посетил фронт в горах Гвадаррама к северо-западу от Мадрида. Его пребывание в горах Гвадаррама совпало с изменением обстановки на фронте в связи с тем, что правительственные войска вырвали инициативу у мятежников. Корреспондент сообщает ряд интересных деталей.

Фашистские генералы заблаговременно тщательно подготовились к наступлению на Мадрид в этом направлении. Три месяца назад в горах Гвадаррама производились военные маневры, и участники военно-фашистского заговора еще тогда наметили наиболее выгодные позиции и рубежи для нападения на Мадрид.

Рабочая милиция Мадрида оказала героический отпор фашистским мятежникам. Рабочие и работницы, пройдя лишь несколько часов военного обучения, дерутся с большим мужеством и воодушевлением. Их лозунг гласит:

— Фашистам нет прохода через горы Гвадаррама!

Корреспондент дает следующее описание боя, свидетелем которого он стал:

«Треск пулеметов и разрывы снарядов нарушили тишину солнечного восхода в горах. Откуда-то с покрытой соснами вершины раздался продолжительный стук пулемета: это группа засевших там рабочих сигнализировала попытку атаки со стороны фашистов... На голом склоне горы, где продвигались наши передовые отряды, гелиограф передал своими лучами какие-то сообщения при блеске восходившего солнца».

Корреспондент беседовал с командующим правительственными силами на этом участке фронта генералом Рикельме. Генерал выразил ему свое восхищение героическими действиями бойцов рабочей милиции.

Корреспондент лично наблюдал прибытие правительственных подкреплений из Валенсии. Позади линии фронта он видел, как инструктора наспех обучали военному делу добровольцев из местного крестьянского населения.

Германские связи мятежников

Во французской газете «Вандреди» бывший генеральный прокурор Испанской республики Анхель Галарса рассказывает о старых связях лидеров военного мятежа с Германией.

Генерал Мола, подобно генералу Франко и погибшему генералу Санхурхо, сделал свою военную карьеру в Испанском Марокко. После падения диктатуры Примо де Ривера генерал Мола был назначен королем Альфонсом XIII на пост начальника охранки. Он окружил себя германскими подданными. В числе его близких друзей находилась некая Хильда Хоог, жена германского офицера. Она сама рассказывала, что во время империалистической войны служила агентом связи между генералом Мола и немцами, так как, поясняла она, «генерал — большой друг Германии».

Генерал Санхурхо, разбившийся при аварии самолета, когда он пытался вылететь из Португалии в штаб-квартиру мятежников, также служил в Марокко. Как известно, незадолго до мятежа он продолжительное время пробыл в Берлине. Любопытно, что военный атташе испанского посольства в Париже Барросо также прибыл в Германию одновременно с генералом Санхурхо; после начала мятежа этот военный атташе перешел на сторону мятежников.

Биржевой делец Хуан Марч, финансировавший мятеж, известен своими старыми связями с немцами. Во время войны он организовал на Балеарских островах секретную базу снабжения для германских подводных лодок. Поддерживая деловые связи с Англией, он снабжал немцев сведениями о передвижении союзнических судов. Английская полиция занесла имя Марча в список германских шпионов. В случае прибытия в Англию он подлежал немедленному аресту.

Героям Советского Союза

Чкалову, Байдукову, Белякову

НЕУСТРАШИМЫМ ПИЛОТАМ СТАЛИНСКОГО МАРШРУТА

Героям страны Советов, неустрашимым пилотам Сталинского маршрута, славным сынам нашей великой родины—тт. Чкалову, Байдукову и Белякову Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов шлет пламенный привет и поздравляет с величайшей победой.

Секретарь Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов Н. ШВЕРНИК.

ТРОИМ ОТВАЖНЫМ

Троим отважным, людям со стальной волей и пламенными сердцами, орлам, поднявшим на могучих крыльях славу нашей родины на недосягаемую высь, шлю свой братский привет и свое восхищение.

Н. ОСТРОВСКИЙ.

Сочи, 9 августа.

ПРАЗДНУЕМ ВАШЕ БЛАГОПОЛУЧНОЕ ВОЗВРАЩЕНИЕ

Узбекский народ горячо приветствует Героев Советского Союза товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова. Вместе со всеми народами СССР празднуем ваше благополучное возвращение в красную столицу. Ваш подвиг вселил в сердца узбекских трудящихся еще бо́льшую уверенность в несокрушимой мощи нашей великой родины, шествующей по Сталинскому маршруту к окончательной победе социализма.

Секретарь ЦК КП(б) Узбекистана **А. ЦЕХЕР.**

Зам. Председателя СНК УзССР **А. КАРИМОВ.**

ГЕРОИЗМ, БЕССТРАШИЕ, ВЫДЕРЖКА

Президиум Центрального Совета Осоавиахима горячо приветствует вас с блестящим завершением перелета. Миллионы осоавиахимовцев, как и вся страна, гордятся вами—доблестными сынами, подлинными патриотами нашей родины. Вы блестяще продемонстрировали перед всем миром огромные успехи советской авиационной техники и высокие качества советского человека—его героизм, его бесстрашие, его выдержку.

Ваш пример вдохновляет на дальнейшую борьбу и учебу тысячи молодых аэроклубных летчиков, овладевающих без отрыва от производства высотами летного дела.

По поручению Президиума ЦС Осоавиахима СССР Р. ЭЙДЕМАН.

ВАШ ПОДВИГ ВДОХНОВЛЯЕТ НАС!

Вместе со всей страной радуюсь возвращению славных героев в столицу. Ваш подвиг, товарищи, вдохновляет нас еще упорнее работать на своем участке — развития социалистического животноводства.

ТАИСИЯ ПРОКОПЬЕВА, доярка Холмогорского племенного совхоза, награжденная орденом Ленина.

Северный край.

ВЕЛИКИЕ МАСТЕРА СВОЕГО ДЕЛА

Блестящая реализация идеи беспосадочного перелета, личное мужество и отвага героев Сталинского маршрута радостно волнуют меня, как и всякого советского гражданина, глубоко любящего свою великую родину и ее славных героев. Присоединяю свой скромный голос искреннего восхищения и восторга к мощному хору всеобщего привета Чкалову, Байдукову и Белякову, а также Туполеву — великим мастерам своего дела, вписавшим золотую страницу в историю нашей авиации.

АНТОНИНА НЕЖДАНОВА. Народная артистка республики.

КАК НАДО ВЫПОЛНЯТЬ УКАЗАНИЯ ПАРТИИ И ТОВАРИЩА СТАЛИНА

В день вашего возвращения в Москву еще раз выражаю свой восторг, любовь и преданность партии и великому вождю любимому Сталину. Под мудрым руководством гения Сталина растут и множатся ряды славных героев нашей великой родины.

Ваш героический, самоотверженный перелет в труднейших условиях Арктики вселяет чувство бодрости и радости в сердца всех трудящихся. Ваш беспримерный подвиг дает нам образец, как надо выполнять указания партии и товарища Сталина. На вас равняемся мы—сталинская армия стахановцев. Крепко жму ваши руки.

Орденоносец-стахановец В. С. МУСИНСКИЙ.

Архангельск.

КОЛХОЗНЫЕ ЧАСТУШКИ О ГЕРОЯХ

ИРКУТСК, 9 августа. (ТАСС). Молодежь села Тайтурки и прилегающих колхозов, над которыми пронесся краснокрылый «АНТ-25», распевает частушки:

«Обойму я Байдукова,
Расцелую Чкалова,
Обовью я Белякова
Ленточкою алою».

В этом народном фольклоре сказывается любовь к бесстрашным сынам нашей родины.

С восхищением воспевается замечательный самолет, пронесший героев через ледяные просторы, моря и горы:

«Ты лети, красавец мой,
Голубь краснокрылый,
Я любуюся тобой,
«АНТ» мой милый».

Товарищи ЖДАНОВ, ПОСТЫШЕВ, ЛЮБЧЕНКО И ХРУЩЕВ НА ВЫСТАВКЕ УКРАИНСКОГО НАРОДНОГО ИСКУССТВА

Днем 9 августа выставку украинского народного искусства в Центральном парке культуры и отдыха им. Горького посетили секретарь ЦК и Ленинградского обкома ВКП(б) тов. А. А. Жданов, секретарь ЦК КП(б)У тов. П. П. Постышев, председатель Совнаркома УССР тов. П. П. Любченко и секретарь Московского комитета ВКП(б) тов. Н. С. Хрущев. При осмотре выставки присутствовал председатель Всесоюзного комитета по делам искусств тов. П. М. Керженцев.

Директор выставки П. М. Рудяков детально ознакомил гостей со всеми экспонатами. Товарищи Жданов, Постышев, Любченко и Хрущев заинтересовались коврами, вытканными колхозницами села Диканька, вышивками колхозниц села Решетиловка, Харьковской области, и села Клембовка, Винницкой области. Ковровщицы, работающие на выставке, познакомили гостей с техникой ковроделия.

Художницы Параска Власенко и Галина Павленко продемонстрировали ряд своих работ. С изумительным мастерством заслуженный мастер украинского народного искусства Иван Гончар в присутствии гостей выточил декоративную вазу и бувшин.

По просьбе колхозниц товарищи Жданов, Постышев, Любченко и Хрущев сфотографировались с ними. (ТАСС).

ВСТРЕЧА АНДРЭ ЖИДА С ПИСАТЕЛЕМ НИК. ОСТРОВСКИМ

СОЧИ, 9 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня Андрэ Жид навестил писателя Николая Островского. Чувством искренней товарищеской дружбы была проникнута эта замечательная встреча великого писателя Франции и героя-писателя советской страны. Глубоко взволнованный свиданием, Андрэ Жид обратился к Островскому с приветственными словами:

— Мы учимся здесь героизму.

Отвечая Жиду, Островский говорил о том, как возрастает сила таланта, когда к художественной близости, ощущаемой всегда при чтении произведения большого мастера слова, прибавляется идейная близость, когда мастер слова становится также дорогим товарищем в борьбе. Жид высказывает такую мысль: «Учтите разницу между писателями у вас и у нас — у нас писатели должны писать против кого-либо, тогда как у вас можно писать за кого-либо. С этой точки зрения я завидую вам, Островский, вы уже можете писать «за», мы же вынуждены писать «против».

Беседа затянулась надолго. Островский и Жид делились мыслями о работе и издании книги «Как закалялась сталь» за границей. Жид оставил Островскому свою книгу в издании Ленинградского литературного издательства с надписью: «8 августа 1936 г. Товарищу Островскому. Побратски. Андрэ Жид».

Гости получили от Островского надписанные экземпляры «Как закалялась сталь». На прощанье Андрэ Жид крепко, по-отечески расцеловал Островского.

В. НЕМЧИК.

ТЕЛЕФОННОЕ СООБЩЕНИЕ СССР — АВСТРИЯ

В прошлом году Народный комиссариат связи открыл телефонное сообщение между Москвой и столицей Австрии Веной.

С сегодняшнего дня телефонная связь устанавливается со всеми городами Австрии.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды» и ТАСС)

✪ **392 вагона дынь и 10 вагонов винограда** будет отправлено в этом году из Туркмении в Москву, Ленинград и другие крупные города. В Туркмении началась отправка первых партий дынь и винограда в Москву и Ленинград.

✪ **В Сочи** вчера днем прилетели участницы спортивного женского перелета по маршруту Киев—Сочи—Киев. 11 августа самолеты вылетят обратно в Киев.

✪ **Вчера в Краснодаре** закончились всесоюзные авиамодельные состязания.



Остров Удд. Александр Беляков и прилетевший из Хабаровска летчик майор Нехлопоченко идут от залива Счастья — места посадки гидросамолета — к квартире летчиков. Фото Вик. Темина.



Гостеприимно приняло население острова Удд экипаж самолета «АНТ-25». На снимке: девушки из колхоза «Пойми» принесли летчикам букеты цветов. Снимок специального фотокорреспондента «Правды» Вик. Темина.

Столица встречает героев

На улицах Москвы, как в праздничные дни, появились лозунги и огненные транспаранты. Это, действительно, большой праздник для Москвы, для всех народов Советского Союза. На площадях и в парках выставлены карты, на которых вычерчены черные линии маршрута полета. Толпы людей стоят у ярко освещенных витрин магазинов, где сверкают модели легендарного самолета «АНТ-25».

И, готовясь к встрече героев, выражая чувства и пожелания всех трудящихся, Москва подняла на Петровке грандиозный плакат: «Пусть долгие годы здравствует наш вождь, наш учитель и друг—товарищ Сталин».

В цветочных магазинах лихорадочная деятельность: выполняются сотни заказов. Цветы помогут трудящимся столицы выразить любовь и восторг человеческим героизмом. «Слава героям!»—Эта фраза пестрит на улицах Москвы.

Героям готовят подарки. Заводы Москвы соперничают друг с другом. Лучшие стахановцы районов выйдут встречать летчиков. Вся Москва готовится к встрече.

Погода на трассе Омск—Москва

В Центральном институте погоды сотруднику «Правды» вчера вечером сообщили следующие данные о метеорологических условиях, которые должны встретить при перелете из Омска в Москву Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков.

В начале пути, а именно от Омска до реки Тобол, ожидается преимущественно ясная, тихая и сухая погода. При подходе к Уральскому хребту и при пересечении его экипаж самолета встретит худшие метеорологические условия: значительную и местами сплошную облачность с небольшой высотой над вершинами гор и грозовые дожди со шквалистыми ветрами.

После Уральского хребта погода начнет улучшаться. За рекой Камой надо ожидать значительного ослабления ветра, уменьшения и повышения облачности, при чем высота облаков будет доходить до 600—800 метров.

От Волги до Москвы на пути летчиков—меняющаяся кучевая облачность, слабые ветры, осадков не ожидается.

Условия посадки в Москве в метеорологическом отношении вполне благоприятны.

Крым выполнил план уборки зерновых и хлебосдачи

СИМФЕРОПОЛЬ, 9 августа. (ТАСС). В рапорте ЦК ВКП(б)—товарищу Сталину, Совнаркому СССР—товарищу Молотову секретарь Крымского обкома ВКП(б) тов. Семенов и председатель Совнаркома Крыма тов. Самединов сообщают:

— Благодаря огромной помощи и мудрому повседневному руководству ЦК ВКП(б), правительства Союза и лично товарища Сталина совхозы, МТС и колхозы Крымской орденоносной республики одержали новую победу. Утвержденный для Крыма план зернопоставок, натуроплаты МТС, возврата ссуд и хлебосдачи совхозами выполнен на 101 проц. Весь хлеб, принятый Заготзерном, укрыт.

Борясь за сталинские 7—8 миллиардов пудов хлеба, совхозы и колхозы Крыма задание партии и правительства по урожайности перевыполнили.

Совхозы, МТС и колхозы Крыма провели уборку в этом году значительно организованнее, чем за все предыдущие годы, закончив косовицу 3 августа. Комбайн стал действительно главной уборочной машиной в Крыму. 70 проц. всех зерновых убрано комбайнами против 26 проц. в 1935 г. В зерносовхозах хлеб убран исключительно комбайнами.

Орденоносцы-комбайнеры, выполняя обещание, данное товарищу Сталину, показали новые образцы овладения техникой комбайна и добились рекордной выработки: Муратов Алим—750 га, Гербрандт—701, Шестерня—700, Долинков—508, красноармеец Галушко—504, Замрий—482, Глусь—602 и Капуста—810 га.

Появились и новые рекордсмены—передовые люди социалистической деревни: Куусик убрал «Коммунаром» 808 га, Левит—807, Гаук—746, Стефашин—773 и Черных—744 га.

Главной же победой считаем овладение техникой комбайна большинством комбайнеров. В среднем на один «Коммунар» убрано 370 га вместо 228 га в прошлом году. Из 1.092 комбайнеров 440 убрали каждый свыше 400 га, из них 147 человек—свыше 500—600 га. Если в прошлом году была только одна женщина-комбайнерка, то в этом году работали комбайнерками 40 женщин. Лучшие из них не отставали от передовых комбайнеров: Мария Козуб убрала 568 га, Валентина Марталер—534 га, Фрося Шмигель—557 и Свинарева—513 га.

Зерносовхозы Крыма в этом году на один комбайн убрали в среднем 280 га вместо 164 га в 1935 г. и сдали государству в среднем с каждого гектара 65 пудов высококачественной пшеницы и ячменя.

К 5 августа обмолочено 91 проц. всех хлебов, проведена двухкратная сгребка на 42 проц. всех площадей, треть полей принята председателями колхозов.

Наряду с завершением скирдования, молотьбы, зачистки и приемки полей сейчас все внимание партийной организации, рабочих совхозов, МТС и колхозников сосредоточиваем на подготовке и образцовом проведении осеннего сева.

Больших успехов добились колхозы районов специальных культур. Развернули уборку табаков, дающих в этом году высокий урожай. Готовимся к уборке обильного урожая фруктов и винограда.

Партийные и непартийные большевики, колхозники и колхозницы Крыма, не увлекаясь достигнутыми успехами, устраняя еще имеющиеся недостатки, организуют все свои силы на борьбу за высокий сталинский урожай в будущем году, за укрепление мощи нашей великой социалистической родины.

ГАЗЕТНЫЙ ТУМАН

Репутация комбайна общепризнана. Даже дьякон в станице Екатериноградской пришел на-днях в стансовет и говорит: «Товарищи, пешком я не дойду, стар, силы нет, а хочу комбайн посмотреть, уж очень народу полюбилась машина».

Долго дьякон смотрел на комбайн, бегал вокруг, к штурвалу лазил, выгрузку глядел и вымерял захват, и полову проверял... Наконец, не выдержал и как заорет:

— Верую! Верую в комбайн, не верую ни в бога, ни в чорта, бросаю служение!

Так-что комбайн получил уже все признания, какие только возможны.

Но то, что дозволено екатериноградскому дьякону, не дозволяется журналисту Сосновскому, написавшему в «Известиях» от 27 июля 1936 года в статье «Урожай в Кабардино-Балкарии» следующее:

«Комбайны работают хорошо, берут безотказно даже сильно полегший, помятый ливнями хлеб. Комбайны не знают пока простоев. **Но густота хлеба не позволяет комбайнам дать рекордную производительность по убираемым площадям».**

Неправда это. Урожай в Кабарде действительно хороший, но где это видано, чтобы комбайн не мог хорошо убрать из-за густоты хлебов? Этак чего доброго при росте урожайности зерновых придется нам от комбайнов отказываться... И дьякон того и гляди, подобно Сосновскому, разуверится в комбайне.

Дело не в густоте хлебов, а в густоте тумана, который обычно привык напускать Сосновский. В этом тумане стала не видна густота сорняков, а в них-то и вся заковыка.

Как ни хорош комбайн, а и он не в силах убирать хлеб, сильно проросший кураем, лебедой и другими сорными травами, появившимися в последний месяц после сильных дождей. Не хлеб, а сорные травы забивают комбайн и ломают планки, разрушают транспортеры, разрывают шестерни и даже валы гнут. Вместе с зам. секретаря обкома Булычевым мы видели 29 июля на разных участках тех самых полей, о которых пишет Сосновский, стоявшие комбайны. Один (комбайн Кулеша) стоял из-за поломки шестерни. Другой (комбайн Арнаута) менял все до одной планки и т. д. Простоев много, и если бы их не было, комбайны дали бы бо́льшую производительность, т. е. прошли бы расстояние большее, чем сейчас, когда в большинстве своем они еле выполняют правительственную норму, а иные дают по 4—6 га в день (при стахановской норме края в 20—30 га).

Обращает на себя внимание и то, что газета «Социалистическая Кабардино-Балкария», поторопившись перепечатать оду густым хлебам, не рассеяла тумана Сосновского, хотя кому как не ей известно, почему и где комбайны простаивают.

Н. ИЗГОЕВ.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ШАХМАТНЫЙ ТУРНИР В НОТТИНГЭМЕ

СЕГОДНЯ ПЕРВЫЙ ТУР

Сегодня в 12 час. дня состоится открытие международного шахматного турнира в Ноттингэме. Турнир происходит в 2-х километрах от города, в живописной местности вблизи университета. Ноттингэмский шахматный клуб организовал этот турнир в ознаменование 50-летия своего существования. Одновременно с международным турниром происходит ряд побочных турниров, в которых примут участие около 150 шахматистов.

Общий состав участников в окончательном виде таков:

Группа гроссмейстеров, носивших за последние 42 года звание чемпиона мира: Ласкер, Капабланка, Алехин, Эйве.

Группа молодых гроссмейстеров, наиболее вероятных претендентов на звание чемпиона мира: Ботвинник, Флор и американцы Ржешевский и Файн.

Группа выдающихся гроссмейстеров, имевших крупные успехи в международных турнирах: Боголюбов, Видмар и Тартаковер.

Группа сильнейших английских мастеров: Винтер, Томас, Тайлор и Александер.

Турнир вызывает огромный интерес во всем мире. Блестящий состав участников обещает упорную борьбу, результаты которой предсказать невозможно. Мировая пресса считает возможными победителями: Эйве, Алехина, Капабланку, Ботвинника и Флора.

Московская шахматная газета «64» каждые 3 дня будет выпускать специальный бюллетень, посвященный турниру.

* * *

ЛОНДОН, 9 августа. (Соб. корр. «Правды»). Международный шахматный турнир в Ноттингэме, устраиваемый британской шахматной федерацией, открывается завтра. Первый тур начнется в 2 часа по лондонскому времени. Первую партию М. М. Ботвинник играет с Александером.

И. Ерухимович.

ЛИВЕНЬ В БАТУМЕ

БАТУМ, 9 августа. (Корр. «Правды»). В ночь на 7 августа над Батумом разразилась гроза, сопровождавшаяся сильным ливнем. Вышли из берегов протекающая в черте города река Барцханка и каналы низменной части города. Вода залила ряд улиц—нижние этажи жилых домов, швейной фабрики, машиностроительного завода, Дома крестьянина. Созданная ночью же правительственная комиссия ЦИК Аджарии организовала первую помощь пострадавшим от ливня и наводнения. В затопленные районы города были переброшены лодки, которые вывозили жителей и доставляли провиант.

На городском шоссе в Батуме произошли большие обвалы, нарушившие автомобильную, телефонную и телеграфную связь с горными районами Аджарии—Хулинским, Кедским, а также со строительством Аджарисцхальской гидростанции. В Канабдынском сельсовете смыта часть чайных плантаций, разрушены отдельные колхозные цитрусовые питомники.

ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ ПРИ ОБВАЛЕ ГОРЫ ЧЕГЕТЭ

ПЯТИГОРСК, 9 августа. (Корр. «Правды»). К месту обвала горы Чегетэ (см. «Правду» от 8 августа) вчера выехала специальная комиссия во главе с председателем областного исполнительного комитета тов. Черкесовым, которая будет руководить оказанием помощи пострадавшим. Отправлены продукты питания, одежда, обувь для бесплатной раздачи нуждающимся. Госстрах выясняет убытки для выплаты потерпевшим сумм, причитающихся за застрахованное имущество. Ведутся работы по восстановлению жилищ и других разрушенных зданий.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Хулиганы. По Устинской набережной в Москве шли трое рабочих завода № 1—Давыдов, Курочкин и Барковский. По дороге они поссорились. Неожиданно Курочкин и Барковский схватили Давыдова и бросили через перила в реку Яузу. Его вытащили из воды и в тяжелом состоянии отправили в больницу. Хулиганы арестованы.



Остров Удд. Георгий Байдуков осматривает на колхозном дворе нартовых собак. Фото Вик. Темина.

Выпуск автомашин

ЗА 8 АВГУСТА.

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС) — директор тов. Лихачев.	194	121	62,4
Автомашин грузовых (ГАЗ) — врид директора тов. Дыбец	352	309	87,8
Автомашин легковых «М-1» (ГАЗ)	44	14	31,8

* * *

Отставание выпуска автомобилей на Московском автозаводе им. Сталина продолжается. 8 августа главный конвейер простоял 8 часов 40 минут.

Простои произошли из-за отсутствия моторов. Малый конвейер, собирающий моторы, простоял на протяжении двух смен 6 часов 40 минут. Причины простоев — в нераспорядительности мастеров, во множестве внутрицеховых неполадок. Так, например, из-за неподачи шатуна малый конвейер простоял 3 часа 30 минут. Между тем в группе шатуна (мастера Королев и Березин) трудовая дисциплина ниже всякой критики. В группе поршней (мастер Некрасов) оборудование используется только на 40—50 процентов. Группа блоков (мастер Эрман) задержала работу малого конвейера на 1 час 10 минут.

8 августа начальник литейн. ковкого чугуна Сметанин обещал подать в механосборочный цех 180 картеров заднего моста, но фактически подал лишь 62.

Партийный комитет завода обсудил доклад директора тов. Лихачева о прорыве на заводе. Дав резкую оценку причин плохой работы завода, партийный комитет вместе с тем признал и свою ошибку, состоящую в том, что он неправильно усматривал причины прорыва в происходящей реконструкции завода, и не дал отпора демобилизационным настроениям на заводе.

Вывод ясен: на автозаводе до сих пор нет должной мобилизации коллектива на ликвидацию прорыва.

* * *

На Горьковском автозаводе им. Молотова 8 августа конвейер «М-1» попрежнему стоял из-за отсутствия кузовов. Московский филиал—завод «КИМ» (директор тов. Вольный) собрал 113 грузовиков вместо 170 по плану. На месте топчется моторный цех автозавода (начальник Кучумов), выпустивший всего 363 мотора вместо 525 по плану.

Между тем в этом цехе есть все возможности для выполнения плана. Лучше всего об этом говорит прекрасная работа смены мастера Лебедева, которая перевыполнила установленный график сборки. Руководство цеха во главе с Кучумовым не принимает, однако, никаких мер к распространению и закреплению этого опыта.

В сборочном цехе вчера, 9 августа, во второй смене мастера Беляева на работу не вышло 24 человека. В цехе никто не борется с текучестью рабочей силы.

Нормальную работу Горьковского завода срывает круговая безответственность, обезличка, безобразная организация труда.

МЕТАЛЛ ЗА 7 АВГУСТА

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	41,3	39,4	95,3
СТАЛЬ	46,2	42,0	90,9
ПРОКАТ	36,0	30,3	84,1

УГОЛЬ ЗА 7 АВГУСТА

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	366,2	311,7	85,1
ПО ДОНБАССУ	222,9	194,2	87,1

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

8 августа

ДОРОГИ.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Процент выполнения плана разгрузки.	Процент обеспечения вагонами.
Казанская	Базеев	106	104	90
Кировская	Ледник	114	114	101
Ленинская	Кучмин	125	102	103
Омская	Фуфрянский	125	111	88
Калининская	Торопченов	100	105	106
Белорусская	Владимирский	110	103	126
Томская	Ваньян	103	120	94
Одесская	Суслов	111	87	106
Юго-Западная	Зорин	107	94	115
Красноярская	Мирский	147	115	115
Амурская	Рутенбург	146	145	135
Октябрьская	Синев	105	95	116
Северная	Федан	91	94	102
Донецкая	Левченко	86	60	89
Северокавказ.	Маевский	101	80	125
Сталинская	Трестер	92	84	94
Азово-Черном.	Дашко	101	92	111
Юго-Восточная	Арнольдов	108	103	107
Им. Кагановича	Шахгильдян	100	94	116
Дальневосточн.	Лемберг	105	95	146
Закавказская	Розенцвейг	98	105	137
Сталинградская	Гродис	96	82	105
Восточносибир.	Крохмаль	95	99	127
Ташкентская	Прокофьев	101	91	152
Ряз.-Уральская	Кавтарадзе	83	97	104
Турксиб	Михайленко	146	102	140
Ашхабадская	Еремеев	95	111	136
Западная	Русанов	95	91	126
Горьковская	Бадышев	95	98	105
М.-Киевская	Жуков	85	81	126
Оренбургская	Подшивалин	101	117	152
Южная	Шушков	99	85	129
Окружная	Фалеев	91	86	171
Им. Молотова	Друскис	210	150	173
Москва—Донб.	Емшанов	106	95	141
Им. Дзержинск.	Амосов	108	99	145
Ярославская	Винокуров	108	102	147
Южно-Уральск.	Князев	92	95	107
Им Куйбышева	Ковылкин	81	88	127

Погружено всего: 90.296 ваг. 100,3

Разгружено » 87.069 » 95,7

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ:

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочное бюро — Д 3-15-68; Партийный — Д 3-10-86; Сов. строит. и Кр. Армии — Д 3-10-64; Сельскохоз. — Д 3-10-85; Промышленность и транспорт — Д 3-11-04; Торгово-финансовый — Д 3-10-84; Иностранный — Д 3-11-09; Информация — Д 3-15-80; Письма рабоч. и колхоз. — Д 3-10-80; Обзоры печати — Д 3-30-72; Школа, наука и быт — Д 3-10-65; Искусства — Д 3-11-06; Местная сеть — Д 3-15-47; Фельетоны — Д 3-33-85; Критика и библиогр. — Д 3-11-07; Иллюстрационный — Д 3-33-85; Секретариат редакции — Д 3-15-64; Корреспондент. бюро — Д 3-15-68; Отдел объявлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—46334. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 707.